VII kadencja




# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 69)**
z dnia 10 października 2012 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 69)

10 października 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, wysłuchała:

**– informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat:**
**– aktualnej sytuacji w Grupie PKP S.A.,**
**– realizacji programu modernizacji dworców kolejowych,**
**– problemów związanych z wdrażaniem projektów kolejowych współfinansowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Patrycja Wolińska-Bartkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Banaszak** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Leszek Korczak** doradca w Najwyższej Izbie Kontroli, **Maria Wasiak** członek zarządu PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Stanisław Stolorz** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Tadeusz Gawin** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Automatyki i Telekomunikacji PKP, **Jerzy Oleszak** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, **Andrzej Konieczny** wiceprzewodniczący Federacji Maszynistów Kolejowych, **Wiesław Pełka** wiceprzewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami, **Wiesław Stypiński** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego „Solidarność 80", **Jan Piechel** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, **Marek Kowalski** przedstawiciel Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan",

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Przepraszamy za spóźnienie, bo w tym czasie mieliśmy jeszcze posiedzenie Komisji, które nie mogło się tak szybko skończyć, jak myśleliśmy pierwotnie.

Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu. Komisja Infrastruktury stęskniła się za problematyką kolejową, dlatego też ta sprawa będzie poruszana na dzisiejszym posiedzeniu. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. Witam panią minister Bartkiewicz, witam pana ministra Massela, wszystkich naszych gości, panią prezes Wasiak, pana prezesa Banaszka, witam wszystkich przedstawicieli urzędów kolejowych, stronę społeczną, szefów organizacji związkowych. Bardzo serdecznie witam wszystkich naszych gości, panie i panów posłów.

Myślę, że zainteresowanie tą tematyką będzie duże. Rozumiem, że ze strony pań i panów posłów nie ma uwag do porządku obrad. Nie ma. Dziękuję bardzo.

W takim razie pani minister, panie ministrze, oddaję państwu głos. Kto pierwszy?

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:**

Podzielimy się pracą. W części dotyczącej PKP ogólne wprowadzenie będzie moje, potem powiemy troszkę na temat dworców, a następnie na temat inwestycji infrastrukturalnych. Tutaj właściwą osobą będzie pani minister.

Pierwsza sprawa, otrzymali państwo materiał, w którym przedstawiamy sytuację w grupie PKP. Myślę, że też dla państwa jest to materiał o tyle istotny, że porządkuje jakby wiedzę o strukturze naszej kolei. Troszkę też prostuje takie mity, ileż to spółek kolejowych działa. Więc bezpośrednio w skład Grupy PKP wchodzi 14 spółek, jak państwo macie podane w materiale… Jeżeli mogę kontynuować?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Bardzo proszę, proszę.

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

W sumie jest 14 spółek wchodzących w skład Grupy PKP. Przedstawiliśmy również wyniki finansowo-ekonomiczne tych spółek w pierwszym półroczu bieżącego roku. Również podaliśmy zatrudnienie w poszczególnych spółkach. Widać, że zdecydowanie w górę odbiegają od średniej dwie spółki: Polskie Linie Kolejowe i PKP Cargo.

Proces prywatyzacji, bo to jest również zagadnienie, które interesuje niewątpliwie panie i panów posłów, a także stronę społeczną, przebiega w tej chwili w odniesieniu do spółki TK Telekom oraz Kolejowego Szpitala Uzdrowiskowego. W przypadku Telekomu negocjacje z inwestorem, z kolei w przypadku Kolejowego Szpitala Uzdrowiskowego również ten proces negocjacyjny został już przeprowadzony, rozumiem. Już teraz jest tylko kwestia zgody Ministerstwa Transportu. Natomiast trwają przygotowania do ogłoszenia oferty sprzedaży spółki Polskie Koleje Linowe. Natomiast, jak państwo pewnie się dowiedzieli, strategia prywatyzacyjna zostaje zmieniona.

Drugi blok zagadnień, o które Komisja pytała, i zostało to ujęte w materiale, jest przedstawienie informacji o Programie Modernizacji Dworców Kolejowych w Polsce. W celu usystematyzowania wiedzy na ten temat podzieliliśmy tę informację według źródeł finansowania. W szczególności wyszczególniamy projekty współfinansowane z udziałem środków z budżetu państwa. I ten program objął całkiem sporą grupę dworców. Wymieniliśmy te dworce, które zostały już przekazane do użytkowania i ze szczególnym uwzględnieniem dworców, które w samym tylko roku 2012 weszły do eksploatacji. Wszystko odbywa się na podstawie umowy zwartej pomiędzy naszym Ministerstwem a PKP S.A.

Druga grupa dworców objętych modernizacją to dworce modernizowane w ramach projektów współfinansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. To jest może liczbowo niewielka część tych dworców, natomiast są to dworce o takim dużym ciężarze gatunkowym, jak dworzec główny we Wrocławiu, jak dworzec w Krakowie, jak kompleks dworcowy w Gdyni.

Wreszcie trzecia grupa projektów to są projekty realizowane ze środków własnych PKP S.A., często w formule współpracy z partnerem prywatnym. Nie nazywałbym tego partnerstwem publiczno-prywatnym, ale jest to pewna forma oparta o umowy cywilno-prawne. W razie potrzeby pani prezes Wasiak przedstawi informację na temat tych przedsięwzięć, w szczególności dotyczących dworca w Katowicach oraz dworca w Poznaniu, które już są bardzo zaawansowane – dworzec w Poznaniu już przyjmuje pasażerów – a także dworca Warszawa Zachodnia, który dopiero będzie w tej formie realizowany podobnie, jak dworzec w Sopocie. Szczególną inwestycją jest dworzec Łódź Fabryczna. Jest to przedsięwzięcie realizowane w ramach szerszego projektu dotyczącego nowego dworca Łódź Fabryczna, układu torowego, za który odpowiadają Polskie Linie Kolejowe, ale jest tam w ramach tego również dworzec, za który odpowiada PKP S.A.

Najistotniejsza część w sensie finansowym i w sensie oddziaływania na cały system kolejowy w Polsce to są działania w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko dotyczącego infrastruktury kolejowej. Jeżeli można, to kontynuowałaby tutaj pani minister. Proszę bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Poprosimy panią minister Wolińską-Bartkiewicz, proszę bardzo.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jak państwo wiecie, ponieważ jest to przedmiotem wielu wystąpień i zainteresowania z każdej strony, począwszy od Komisji Europejskiej przez wszystkie media, poziom wykorzystania środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na projekty kolejowe w siódmym priorytecie tego Programu jest niezadawalający, biorąc pod uwagę czas, jaki upłynął, czyli jesteśmy pod koniec 2012 r., podpisaliśmy 24 umowy o dofinansowanie. Przedstawiam już nowsze dane, które mamy na dzień wczorajszy, ponieważ państwo w informacji przysłanej do Komisji macie informację, która była na dzień przesłania do Komisji. Ta informacja … Dodam tylko, że jeszcze jedna umowa o dofinansowanie na prace przygotowawcze dla linii E65 Grodzisk Mazowiecki-Kraków-Katowice- Zwardoń/Zebrzydowice-granica państwa została podpisana. Oznacza to, że wykorzystanie alokacji unijnej kształtuje się na poziomie 48% przy alokacji niezmienionej, czyli 4.840.000 tys. euro przy kursie rozliczeniowym październikowym, czyli 4,1436.

Jeżeli chodzi o kontrakty na roboty budowlane i dostawy (w tym zakresie wynosi całościowo w całym priorytecie siódmym, czyli mówimy o wszystkich projektach, nie tylko PKP PLK), to kwota ta kształtuje się na poziomie 18.300.000 tys. zł brutto. Do tej pory mamy 5 projektów zakończonych. Dwa dotyczą prac przygotowawczych na linii E20 i E30. Z infrastrukturalnych projektów mamy zakończoną budowę łącznika do lotniska Okęcie na linii nr 8, przebudowę dworca kolejowego Gdynia Główna i Wrocław Główny.

Jeżeli chodzi o certyfikację, czyli poświadczanie wydatków w ramach tych projektów, które mają podpisane umowy o dofinansowanie do Komisji Europejskiej, to na dzień dzisiejszy poświadczono 2.411.000 tys. zł, to jest 12% alokacji. I to jest ta kwota, która budzi zaniepokojenie wszystkich instytucji będących w systemie zarządzania i Komisji Europejskiej. Chciałabym tylko dodać, że większość projektów największego beneficjenta w zakresie linii kolejowych, czyli PKP PLK, to są projekty w tak zwanym żółtym Fidic'u, czyli polegają najpierw na projektowaniu, potem na budowie, i tutaj myślę, że wchodzimy w taki okres, kiedy lata 2013, 2014, 2015 będą okresem największych prac i największych wydatków. Niemniej jednak do monitorowania stanu realizacji tych projektów, które mają dofinansowanie ze środków unijnych, powstał w kwietniu tego roku tak zwany *task force*, czyli grupa, zespół zadaniowy złożony z przedstawicieli Komisji Europejskiej, Ministerstwa Transportu, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Ministerstwa Finansów oraz Inicjatywy Jaspers. Na tych spotkaniach każdy projekt jest omawiany, szczególnie te, które mają podwyższone ryzyko. Taka analiza ryzyk jest robiona na spotkaniu, niemniej jednak spółka PKP PLK … Myślę, że też pan prezes, jeżeli państwo będą ciekawi, opowie o zarządzaniu ryzykiem, które spółka wdraża obecnie, żeby uniknąć sytuacji, kiedy w przypadku realizacji dużych projektów mamy kumulację ryzyk. Jednym z takich ryzyk niewątpliwie jest sytuacja na rynku budowlanym, co też wpływa na poziom wydatków, które mogą zostać poświadczone, ponieważ jeżeli jest problem z wykonawstwem i roboty nie są wykonywane, to nie można za nie zapłacić i poświadczyć tych wydatków do Komisji w celu ich refundacji.

Macie państwo… znaczy mamy, dysponujemy taką listą, które z projektów są z podwyższonym ryzykiem, i ta analiza ryzyk, która jest dokonywana w spółce przy udziale Ministerstwa, pokazuje, że rzeczywiście jesteśmy w bardzo trudnej sytuacji. Dzisiaj mówimy o tym, że w stosunku do niektórych projektów trzeba podjąć plany naprawcze, wdrożyć plany naprawcze, między innymi sfazować pewne zadania albo podjąć pewne decyzje co do zakresu prac, które będą wykonywane.

To jest, tak z grubsza, największa taka podsumowująca informacja o stanie, gdzie jesteśmy dzisiaj. Oczywiście wszyscy sobie zdajemy sprawę, że bardzo trudno będzie nam wykonać wszystkie założone plany i tę alokację w takim kształcie, jak to jest dzisiaj, skonsumować, dlatego też podejmujemy szereg działań, które miałyby na celu wyeliminowanie straty przez państwo polskie pieniędzy unijnych. Państwo wiecie o pomyśle, który został przez nas przedstawiony, przesunięcia alokacji 1.200.000 tys. euro z priorytetu siódmego do priorytetu szóstego w ramach Funduszu Spójności. To się nie

spotkało oczywiście z dobrym przyjęciem, niemniej jednak w wyniku dyskusji, która się toczyła po naszym wniosku, jest możliwość finansowania projektów, których kiedyś, na początku, gdy Program Operacyjny powstawał, nie mogliśmy wpisać do tego programu. Mówię tutaj o projektach rewitalizacyjnych nie polegających na głównych modernizacjach. Niemniej jednak projekty rewitalizacyjne nie wykorzystują alokacji, która byłaby stracona, bo jeżeli mówimy o pełnej alokacji 4.840.000 tys. euro, to projekty rewitalizacyjne, dofinansowanie takich projektów kształtuje się na poziomie około 10%.

Następnie projekty polegające na zakupie i montażu nowych przejazdów. To są nowe projekty, których kiedyś nie można było sfinansować, a w sytuacji pogłębionej dyskusji o problemach zarządcy infrastruktury takie projekty są przygotowane.

Następny typ projektu to jest również zakup rozjazdów. Dodatkowe projekty zgłosiliśmy w zakresie zakupu lub modernizacji taboru kolejowego Te wszystkie działania sprawią, że… oczywiście wykonanie i realizacja tych działań, sprawią, że w dalszym ciągu możliwość wykorzystania alokacji w priorytecie siódmym na projekty kolejowe będzie się wahała w okolicach 90%, dlatego chcieliśmy, biorąc pod uwagę analizę ryzyk i tych projektów, które są bardzo zagrożone, zgłosiliśmy następną propozycję, która myślę, że jest słuszna, o podniesienie poziomu dofinansowania w priorytecie siódmym do 85% tak, jak to jest możliwe zgodnie z unijnymi rozporządzeniami. Dyskusja nad tym będzie zależała od wykonania i postępu w dotychczasowo zatwierdzonych projektach.

Tak wygląda stan w zakresie projektów kolejowych na dzień dzisiejszy. Dziękuję bardzo. W razie dodatkowych pytań mam nadzieję, że będę umiała państwu odpowiedzieć. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że ze strony Ministerstwa to tyle, jeżeli chodzi o informację, tak? Czyli przechodzimy do dyskusji, pytań, debaty. Proszę szanownych państwa o zgłoszenia. Tradycyjnie w pierwszej kolejności panie i panowie posłowie, a później oczywiście nasi goście, jeżeli będą chcieli zabrać głos, to również. Jako pierwsza zgłosiła się pani poseł Pierzchała, proszę.

**Poseł Elżbieta Apolonia Pierzchała (PO):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, będę miała kilka pytań do pana, właściwie z różnych zagadnień. Pierwsze pytanie. Jakie zadłużenie mają spółki przewozowe w PKP PLK i w jaki sposób pan minister zamierza obniżyć „wynik” tej firmy, który wynosi minus 235.000 tys. zł? Drugie pytanie. W jaki sposób będzie realizowana ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i prywatyzacji PKP S.A.? Co z przekazywaniem majątku podległym spółkom PKP S.A.? Chciałabym zadać podstawowe pytanie, czy to zostało już zakończone? Słyszymy o prywatyzacji PKP Cargo. Co w takim razie z przekazaniem infrastruktury, czyli torów, które znajdują się w gestii PKP Cargo?

Następne pytanie, panie ministrze, właściwie do pani minister chyba też. Co z projektem połączenia Katowice-Pyrzowice, jednej z największych aglomeracji w kraju, prawie trzymilionowej? Projekt kosztuje nas 50.000 tys. zł i tak naprawdę nie wiemy, co będzie dalej. Jak Ministerstwo nadzoruje ten projekt i co będzie z jego realizacją, czyli z wykonaniem?

Panie ministrze, mam również pytania dotyczące likwidacji linii kolejowych. Chodzi tutaj o tę nieszczęsną listę 500 odcinków linii kolejowych, która się ukazała na łamach prasy. Wiem, że pan minister to komentował, że jej nie ma, ale ja bym bardzo prosiła, ponieważ obniżył pan liczbę linii kolejowych, które linie będzie ewentualnie pan likwidował, jeżeli już, i jakie. Czy nie wpłyną one na to, że nie będzie takiej sytuacji, że będzie brak objazdów, jeżeli nastąpi jakiś wypadek? Bo te linie, które tam na tej liście zostały przedstawione, to były skandaliczne. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Panie przewodniczący, jeżeli pan jeszcze pozwoli, bo widzę zaniepokojenie u niektórych pań i panów posłów. Odczytam te osoby, które się zgłosiły. Pan Tchórzewski, pan Adamczyk, pan Piechociński, pani Paluch, Pan Klepacz, Pan Racki, Rzońca. Proszę bardzo, czy są jeszcze inne zgłoszenia? Szmit, Polaczek. Dobrze, proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję. Otóż, panie przewodniczący, bo wydaje mi się, że w związku z informacją Ministra to nie tylko pytania, ale trochę dyskusji i uwag, bo one się tutaj nasuwają. Otóż, jeżeli mówimy o sytuacji w Grupie PKP, to odnosimy się także do tego, co się dzieje na rynku kolejowym. I tutaj na rynku kolejowym mamy wyraźną sytuację przesuwania się i jakby zmniejszania uczestnictwa Grupy PKP we wszystkich segmentach rynku. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że masa towarowa za rok 2011 przewożona przez PKP Cargo to jest 52,32%, masa towarowa przewożona przez DB Schenker to jest prawie 20% w masie towarowej przewożonej, CTL – ponad 6,5%, potem LHS, Lotos i pozostali w większości mali prywatni to jest około 10%. I teraz praktycznie z roku na rok mamy sytuację taką, że w masie towarowej stale to się tak przesuwa. Jeżeli odniesiemy się do tej sytuacji i weźmiemy pod uwagę, że w ciągu ostatnich lat na przykład DB Schenker bardzo agresywnie posuwa się na rynku, przesuwa się do przodu, zdobywa najbardziej intratne kontrakty związane z przewozem na przykład węgla do elektrowni polskich, państwowych elektrowni, i jest to dodatkowo, weźmiemy pod uwagę, narodowy przewoźnik niemiecki i już posiada 20% w naszym rynku, tymczasem nasz polski przewoźnik zsuwa się do tyłu. W informacji pana ministra odnośnie tej zasady, dlaczego tak się dzieje, dlaczego taka jest polityka rządu, żeby iść w kierunku takim, że sąsiedzi, sąsiednie państwowe firmy zdobywają galopująco nasz rynek i wpychają się bardzo agresywnie, mocno, podobnie zresztą – zraz przejdę – w przewozach pasażerskich, czy to rządu nie niepokoi? Czy to jest taki zamiar rządu, żeby w wielu dziedzinach państwowe firmy innych sąsiadów objęły panowanie nad naszym rynkiem, bo to jest z punktu widzenia politycznego także sytuacja bardzo niebezpieczna?

Jeżeli w przewozach towarowych będzie decydował przewoźnik zagraniczny państwowy, nie taki, który robi to tylko rynkowo – ale jeżeli państwowy, to realizuje politykę swojego państwa – i w innych segmentach dzieje się podobnie, ponieważ w energetyce to się posuwa podobnie, w przemyśle w wielu dziedzinach tak, czyli to tak jakby sugerowało element uczestnictwa w pewnej polityce globalnej rządu w tej dziedzinie. Pytanie jest takie: Czy rzeczywiście tego chcemy? Chcę podkreślić, że DB Schenker jeszcze przed pięcioma laty miał tylko 4,5% udziału w rynku. Przed pięcioma laty 4,5% udziału w rynku, po pięciu latach 20% udziału w rynku! No, to jest kwestia … A dlaczego PKP Cargo tego nie przejęło? Tu odpowiadam sąsiadowi. To jest rzecz bardzo istotna, do której, oczekujemy, że będzie jakieś odniesienie się, przyjęcie jakiejś strategii. Czy jest w tej dziedzinie jakaś strategia, czy nie ma?

Czy rzeczywiście to ma tak iść, że my mówimy z drugiej strony, że przygotowuje się proces prywatyzacyjny Cargo, że ten proces prywatyzacyjny ma iść w kierunku inwestora strategicznego, że to się dużo dzieje w tym kierunku, tymczasem nasi sąsiedzi wchodzą tutaj jako państwowy przewoźnik, jako stabilnie państwowy, jako w ogóle nie przeznaczony do prywatyzacji i dookoła mamy sąsiadów, gdzie w tej dziedzinie się prywatyzuje? Pytanie, jakie są argumenty za, jeśli chodzi o występowanie na tym rynku, w tym bardzo ważnym segmencie gospodarki? Dlaczego w Unii Europejskiej takiej polityki nie ma, a u nas ta polityka bardzo agresywnie się rozwija i jakby wyciągamy rękę w tym kierunku, bo jeżeli ogłosimy publiczną sprzedaż, to nie ma problemu, żeby ten przewoźnik, któremu tak na tym zależy, czyli DB Schenker kupił także PKP Cargo? Wiele wskazuje na to, że takie coś może nastąpić, nawet jeśli wstępnie zastępczo wejdą tam jakieś fundusze inwestycyjne, to raczej kierunek jest taki. Tak to można odczuwać. Więc pytanie, czy to wynika ze strategii rządu, czy my mówimy, że to poddanie się gospodarce rynkowej? Ale przecież tam się tak nie dzieje. Już wszyscy wiemy, że w ramach tego przejęcia – też tutaj w nawiązaniu do takiej bocznej wypowiedzi mojego kolegi – przecież wszyscy wiemy, jeżeli się spojrzy bokiem, to to przejęcie było planowane od kilku lat

i obywatel o paszporcie polskim i niemieckim przygotowywał tę firmę w takim kierunku, żeby ona tak poszła, i po to został do Polski przysłany. To jest takie moje odczucie. Mnie się wydaje, że w sytuacji, kiedy nic nie robiliśmy, stało się to, co się stało. I ta dziedzina na pewno musi budzić niepokój.

Teraz jeżeli odniesiemy się do tego, że gwałtownie w udziale przewozów kolejowych rośnie udział przewozów masowych i jeżeli się do tego odniesiemy – bo już trzymam się tutaj, jeżeli się trzymam tej działki, która jest działką towarową – to już znacząco w przewozach kolejowych udział towarów masowych, czyli węgla, rud, kruszywa i tak dalej, przekroczył 70%, czyli w pewnym sensie wyraźnie tutaj widać, że z punktu widzenia konkurencyjności kolej wycofuje się z systematycznie z uczestnictwa w ogóle w rynku globalnym przewozowym, oddając tutaj pole całkowicie w konkurencji międzygałęziowej.

Następnie – też do tego nie ma odniesienia, jest tutaj jakeś wspomnienie w materiale, że jest ten kłopot z tym długiem – tylko wiemy, że ustawa, na którą się pan minister powołuje o komercjalizacji, w jakimś tam przedziale czasowym powinna doprowadzić do tego, żeby to były spółki rynkowe. Taki był zamiar, żeby w tym kierunku iść i żeby w jakiś sposób to współfinansowanie unormowało się. Poza ruchem wzmocnienia finansowego, który miał miejsce w 2006 r. poprzez uchwalenie ustawy o finansowaniu transportu lądowego i o funduszu kolejowym, w zakresie wzmocnienia środków finansowych na kolei w ostatnich 5 latach poza – były tam momenty, kiedy przewozy regionalne dostały jakąś jedną kwotę – ale systemowego ruchu żadnego.

Tymczasem w jakiej sytuacji jesteśmy? Z urzędu wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe są mniej konkurencyjne od tych, które wchodzą na rynek. Tak to się mniej więcej odbywa, bo jeżeli wstrzymuje się przekazywanie majątku PKP S.A. do spółek kolejowych, odpowiedź jest na to prosta – musi PKP S.A. tak robić, ponieważ musi obsługiwać dług, musi mieć te 300.000 tys. zł czy ponad 300.000 tys. zł (dokładnie nie wiem, ale to jest kwota tego rzędu), musi uzyskać, skądś musi uzyskać, żeby odsetki zapłacić. Więc z tego tytułu nie przekazuje majątku i obciąża ten majątek czynszem dzierżawnym, który spółki kolejowe muszą płacić PKP S.A. Jakby z natury rzeczy nie zostały wyposażone w majątek i z natury rzeczy ten haracz, który muszą płacić, ciąży w dół, powoduje, że konkurencyjność od razu, z urzędu jakby, jest mniejsza w stosunku do tego, co się na rynku dzieje.

Czyli jako państwo od razu dajemy, cały czas idziemy, jesteśmy w takiej sytuacji, że takie jest obciążenie. Ono oczywiście powstało w 2000 r., w 2001 r., kiedy te spółki były tworzone, niemniej jednak pewne rzeczy związane ze stwarzaniem możliwości finansowych, pewien ruch został stworzony dopiero w 2006 r. Poprzedni okres, poprzednie sześć lat cały czas były etapem zadłużania. Właściwie w tym momencie perspektywy nie stwarza się żadnej, nie mówi się, co dalej. Mówi się, że z prywatyzacji. Już wiadomo, że w takiej formule i z takimi wynikami, z jakimi te spółki są, z prywatyzacji ten dług nie będzie spłacony, tylko jego część. Natomiast prywatyzacja odniesie skutek polityczny bardzo negatywny związany z przejęciem rynku, żeby przez inwestorów, którzy tylko chcą na tym robić interes, ale tak to się nie odbywa.

Następnie przewozy pasażerskie, bo, żeby za długo nie zabierać głosu, ale drugi raz w związku z tym nie będę się do tego głosu pisał. Przewozy pasażerskie budzą bardzo poważny niepokój. Ten niepokój jest związany z tym, że – głosowaliśmy tutaj w Komisji, pomagaliśmy, żeby tak się stało – Przewozy Regionalne zostały usamorządowione. W międzyczasie samorządy wpadły w tarapaty finansowe i, jak wiemy, w tej chwili część nawet samorządów wojewódzkich jest na granicy możliwości wprowadzenia komisarza. Nie radzą sobie i w tej dziedzinie, żeby w jakiś sposób dokapitalizować, żeby wprowadzać majątek do spółki Przewozy Regionalne, nie ma mowy.

W niektórych samorządach pojawiła się tendencja odwrotna – od 1 stycznia 2013 r. samorząd województwa śląskiego olbrzymim wysiłkiem finansowym przejmuje, jakby wypycha ze Śląska Przewozy Regionalne. Ta spółka, która miała powszechnie organizować dowóz ludzi do pracy, jest w tym momencie w stanie bardzo trudnym finansowym. Z drugiej strony średni wiek taboru w Przewozach Regionalnych wznosi 33 lata. Pewna polityka związana z dowozem ludzi do pracy, ona obowiązuje nas jako parlament i obowiązuje rząd. Ponad 600 tys. ludzi koleją na razie dojeżdża do pracy codziennie.

To jest nie tylko problem spółek kolejowych, tylko to jest problem funkcjonowania państwa, funkcjonowania dużych aglomeracji miejskich. Wiemy, jaka jest trudna sytuacja na drogach, jak ciężko jest dotrzymać godziny dojazdu, jak ludziom, którzy samochodami dojeżdżają do pracy, trudno jest sobie poradzić z tym, żeby punktualnie się tam pojawić. Szereg, szereg różnego typu uwarunkowań.

Nie widać, żeby resort postulował, żebyśmy coś na ten temat słyszeli, żeby w jakiejś dziedzinie włączyć się w to, żeby ten problem został rozwiązany. Jedno województwo porwało się, inne nie będą w stanie się na to porwać, a spółka w pewnym sensie z punktu widzenia zadłużenia, które ponownie się pojawiło w spółce i to bardzo poważne, co ciąży także na pozostałych spółkach kolejowych, też wymaga tego, żeby jakaś polityka w tej dziedzinie pojawiła się, co dalej? Albo stwarza się perspektywę, że ona ulegnie jakiemuś podziałowi albo jakieś zamiary muszą w tej dziedzinie być, bo samo to się nie stanie i któregoś dnia, ludzie nie będą mieli czym dojechać do pracy. Samorządy coraz bardziej likwidują ilość połączeń – optymalizują do swoich możliwości finansowych i w pewnym sensie perspektywy tutaj nie ma żadnej. Więc w tej dziedzinie też, jeżeli mówimy o sytuacji w Grupie PKP, to jakieś słowa na ten temat też by się przydały, żebyśmy mogli do tego się odnieść.

Trzecia rzecz – wykorzystanie środków Unii Europejskiej. Faktycznie wypłaconych jest niewiele, bo w granicach 4,5% tego, co wczoraj prasa podała, przynajmniej w granicach 4,5% – takie są informacje wczorajszego wydania Gazety Prawnej, Dziennika Gazety Prawnej. I w tej dziedzinie, jeśli chodzi o podane informacje, najbardziej zatrważa to, że – i oczekujemy w jakiś sposób albo publicznego dementi, albo wyjścia z tego – że do 7.000.000 tys. zł może być z tej puli niewykorzystanych. To w końcu w gazecie gospodarczej zostało podane i budzi duży niepokój. Jeżeli to w takim kierunku idzie, to jest bardzo trudne. Poza tym czytamy i musimy w związku z tym zadać pytanie. Gazeta oskarża w jakiś sposób resort o różnego typu manipulacje, żeby jakoś sobie z tym poradzić. Mimo tego wszystkiego, mimo zmiany kategoryzacji linii dalej stwierdza wyraźnie, że środki Unii Europejskiej nie będą wykorzystane.

Potrzeba do tego albo publicznego dementi i pokazania nam na Komisji, że to jest nieprawda, w końcu jakiegoś uzasadnienia, że resort sobie z tym poradzi, dlatego że my już właściwie jesteśmy bliscy następnej perspektywy. W przyszłym roku będziemy na pewno mocno dyskutować, jak resort się przygotowuje do następnej perspektywy, nawet jeżeli będzie ona mniejsza. Więc w tej sprawie to też jest bardzo niepokojąca sytuacja, jeżeli poważne dzienniki gospodarcze tego typu informacje podają, które czytamy i do nas też będą padały pytania.

Źle jest na kolei. Przecież prędkość handlowa, proszę państwa, jeżeli chodzi o przewozy towarowe, wynosi 25 km. Więc w tej dziedzinie jesteśmy wszędzie bardzo słabi. Jeżeli my na infrastrukturę, żeby podnieść prędkość handlową, nie wydamy pieniędzy, to nie ma mowy, żeby towary przenieść z dróg na koleje, o czym stale wszyscy marzymy. I dlatego wydatkowanie środków to jest jakaś nasza szansa, żeby to było w jakiś sposób zrobione. Może cieszy to, że jest zgoda Komisji Europejskiej na inne działania, które tutaj się w materiale pokazuje, i to cieszy, że może trochę uda się to poprawić, ale w najlepszym wariancie jest to około 2.000.000 tys. zł do niewykorzystania. Dzisiaj jesteśmy w sytuacji takiej: 2013, 2014, i 2015 – to są całe trzy lata na to, żeby środki jeszcze wykorzystywać. Trzy lata to mało i dużo – zależy, jak chce się je wykorzystać. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, swoją wypowiedź skrócę do kilku pytań. Panie ministrze, czy prawdą jest, że zadłużenie Przewozów Regionalnych wobec PLK wynosi ponad 500.000 tys. zł? Jeżeli te dane są prawdziwe, w takim bądź razie, jak wygląda płynność PLK? Jak wygląda płynność finansowa, bo według różnorakich wyliczeń ze strony Przewozów Regionalnych PLK liczy na przychód w wysokości 25%? W związku z tym należy sobie zadać pytanie, jak PLK reguluje należności za wykonane prace przez przedsiębiorstwa modernizujące

szlaki kolejowe? Czy w przypadku PLK będziemy mieli do czynienia z podobnym zjawiskiem, które wystąpiło w trakcie realizacji inwestycji drogowych? O ogłoszonych upadłościach kolejnych firm wykonujących prace modernizacyjne przebudowy szlaków kolejowych już wiemy. Niech pan minister dzisiaj jasno i wyraźnie potwierdzi lub zaprzeczy, że kolejne upadłości są przewidywane.

Jak będzie realizowany… Proszę? Przepraszam bardzo. Panie ministrze, jak będzie realizowany proces modernizacyjny w przypadku, kiedy Minister Finansów nie uruchomił z rezerwy budżetowej żadnych środków przeznaczonych na realizację zadań unijnych. A jeżeli uruchomił, jeżeli się mylę, pan minister finansów uruchomił jakiekolwiek środki, to proszę wskazać, w jakiej wysokości? Tak, jak powiedziałem, szczególnie interesuje nas płynność PLK, wydatkowanie środków, zaspokojenie wierzytelności wykonawców realizujących inwestycje kolejowe.

Kolejna kwestia. W swoim wystąpieniu pan minister nawiązał do planów prywatyzacyjnych Polskich Kolei Linowych. Panie ministrze, czy jesteście pewni, że w sytuacji, kiedy starając się dopiąć z uporem lepszej sprawy sprzedaż Polskich Linii Kolejowych, nie sprzedacie ich w ręce – Polskich Kolei Linowych, przepraszam bardzo – nie zdacie jej na łaskę firmy, której proweniencja może być podobna, jak właścicieli firmy Amber Gold. Jeżeli pan minister zechciałby szczegóły, to proponuję po posiedzeniu Komisji. Czy nie obawiacie się państwo, że Polskie Koleje Linowe zostaną sprzedane podmiotowi, którego reputacja i proweniencja wcale nie jest tak wysoce oceniana, jak chociażby do tej pory zdaje się przebijać w informacjach przedstawicieli rządu? Jestem pewien, że pani poseł Anna Paluch zapisana do głosu rozszerzy wątek Polskich Kolei Linowych zwłaszcza w kontekście wyrzucenia z posad zarządu Polskich Kolei Linowych, co stało się przed kilkoma dniami, co nie miało żadnej innej przyczyny, jak tylko prawdopodobnie zmianę polityki prywatyzacyjnej. Ale tak, jak mówię, pani poseł Anna Paluch zapewne ten wątek rozwinie.

Panie ministrze, proszę mi powiedzieć, jak wobec stałego utyskiwania, narzekania na brak środków finansowych w grupie PKP S.A. rozumieć inicjatywę zarządu, której celem jest wysłanie do wszystkich pracowników PKP 85 tys. listów? Ta swoista korespondencja według Pulsu Biznesu – to jest informacja z dnia dzisiejszego – będzie kosztowała około 100 tys. zł. Jakie macie nadzieje uzyskać rezultaty państwo, realizując to zadanie? Dlaczego z jednej strony narzekacie na brak pieniędzy, a z drugiej strony wyrzucacie te pieniądze w błoto? Bo ta inicjatywa jest niczym innym, tylko wyrzucaniem publicznego grosza w błoto. Czy to jest efekt zmian w zarządzie Grupy PKP S.A.? Czy dokładnie o to chodziło, kiedy podjęliście państwo decyzję o wyrzuceniu z posad poprzedniego zarządu? Czy tego typu przedsięwzięcia są takim preludium do jeszcze ciekawszych i bardziej interesujących projektów, które zarząd PKP S.A. ma zamiar, czy zamierza realizować? Bardzo proszę o odpowiedź dzisiaj jasno i wyraźnie na pytanie, kto osobiście personalnie odpowie za skandaliczne naszym zdaniem wyrzucanie pieniędzy w błoto? No, cóż, panie ministrze, myślę, że na tym etapie to tyle. Przyjdzie zapewne dzisiaj okazja do zadawania pytań i próby uzyskiwania odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję. Pan przewodniczący Piechociński, proszę.

**Poseł Janusz Piechociński (PSL):**

Po pierwsze, chcę poinformować, że zamierzam, jako przewodniczący stałej podkomisji, po zakończeniu prac nad Prawem telekomunikacyjnym, bo to był pilny druk i groziły nam kary unijne za niewdrożenie stosownych dyrektyw, zamierzam uruchomić tak, jak drzewiej bywało, spotkania w węzłach kolejowych. Już serdecznie zapraszam. Mam nadzieję, że będą dobrze przygotowane, bo powinniśmy także nie tylko w tak zagregowanej masie spraw bardzo różnych o tym dyskutować, ale także zejść na ten poziom operacyjny i sięgnąć też do pewnego bliższego kontaktu z samorządami choćby dlatego, że te samorządy są ważnymi partnerami kolei, nie tylko w organizacji transportu publicznego, a znaczna część z nich jest na etapie konstruowania planów w ramach ustawy o transporcie publicznym, więc to jest bardzo ważne i tu chciałbym także panu ministrowi podziękować, że jest bardzo aktywny w tej dyskusji, w tych szkoleniach, bo to jest

istotne, i apelować do środowiska kolejowego, aby także trzy grosze do tej dużej operacji, którą po raz pierwszy samorządy robią, też swoje dołożyć.

Myślę, że sprawą kluczową jest jednak powrót do roku – już przechodzę do dzisiejszego posiedzenia – jest powrót jednak do roku 2009 i odpowiedzenie sobie na pytanie infrastruktura a kryzys, infrastruktura a spowolnienie, infrastruktura a pieniądze? Wiemy, że drogi ruszyliśmy wcześniej, kolej się z różnych powodów, między innymi braku kapitału na wkład własny w procesy przygotowawcze, opóźniała i się stało. Ale w roku 2009 mieliśmy kilka bardzo istotnych głosów i różniliśmy się tutaj w ocenach z ówczesnym kierownictwem resortu a także z ówczesnym kierownictwem PKP S.A. Otóż byłem wśród tych osób, które mówiły, że w ramach działań antykryzysowych warto już wtedy, po pierwsze, nie kontynuować i nie tracić czasu na propozycje przeniesienia ponad 1.000.000 tys. euro na inwestycje drogowe, i polecam nasze wszystkie dyskusje, także moje publikacje w tym zakresie. Naprawdę zmarnowaliśmy czas. Łatwe było to do przewidzenia, że tak się stanie. Pani minister, przypomnę, że w roku 2009, w marcu to było, 2009 r., sygnalizowałem na posiedzeniu Komisji, aby wystąpić do Komisji Europejskiej w ramach działań antykryzysowych na podniesienie tak, jak na drogi, do 85%, nieprawdaż? Było tak. Nie skierowaliście państwo wystąpienia w obszarze dróg, nie kierowaliście państwo w obszarze kolei.

Przypomnę także, że wielokrotnie komisja właściwa dla sprawy monitorowała te sprawy i zwracała uwagę na te kwestie powiązane z tym, że rynek kolejowy w tej części transportu kolejowego pierwszy wykazał nadchodzący kryzys. W związku z tym potencja spółek przewozowych bez względu na strukturę kapitałową i potencja głównego zarządcy infrastruktury narodowej gwałtownie się skurczyła, bo już w roku 2008 mieliśmy istotne pogorszenie otoczenia procesów inwestycyjnych na kolei z punktu widzenia tego, że PLK część środków na przygotowanie i realizację inwestycji brała z rynku w odróżnieniu od dróg, który dostał pieniądze.

Mamy zapowiedź zmiany ustawy, mamy zapowiedź zmiany funkcjonowania Funduszu Kolejowego, więc będzie kapitalna okazja, żeby tam jeszcze te kwestie poruszyć, ale też przypomnę, że byli wśród nas ci, którzy mówili, że kontynuowanie z taką determinacją wątku projektu Pendolino, kiedy są zagrożenia co do terminowości oddania tych linii, kiedy w kraju są co najmniej trzej, czterej potencjalni wytwórcy, i groźba, że realizacja tego projektu spowoduje, że kilkaset milionów złotych pójdzie do innej przestrzeni gospodarczej … I tu przypomnę choćby o sukcesach polskich firm taboru kolejowego na ostatnich międzynarodowych targach w Berlinie, co pokazuje, że możemy i potrafimy. Szkoda, że to poszło. Ale też padały wtedy na nasze pytania, czy finansowanie dla Pendolino jest w Komisji Europejskiej uzgodnione, padały tu określone deklaracje. Pytam teraz po tych miesiącach, żeby nie powiedzieć, po latach, mamy już stempel o finansowaniu czy będziemy szukać na wczoraj jakiejś łamigłówki w postaci zapewniania tych środków? Przypomnę, że mamy ciągłość rządu, ciągłość resortu i ciągłość PKP S.A. W związku z tym to jest jakby, wydaje się, bardzo istotne, bo w tej chwili okazuje się, że słusznie występujemy o te zadania modernizacyjne, uwaga, już nie w pakiecie antykryzysowym. Udało się uzyskać zgodę Komisji Europejskiej, co pokazuje bardzo wyraźnie, że gdyby starczyło nam determinacji wyobraźni roku 2009, już dawno znaczna część poprzez rozproszone inwestycje i modernizacje tych środków byłaby wykorzystana, uwaga, na dużo mniejszym zaangażowaniu środków krajowych. Jednocześnie wirus z procesów inwestycyjnych na drogach przeniósł nam się na kolej. W związku z tym mam pytanie, o to, co stoi w kolejce do upadłości po Przedsiębiorstwie Napraw Infrastruktury, i jakie macie państwo kłopoty, jeśli chodzi o realizację zadań z punktu widzenia wydolności firm wykonawstwa drogowego, elektrycznego, które pracują?

Po drugie, co z ważnymi kontraktami, które albo zostały zawarte, albo proces przygotowawczy się nie zakończył i do przetargu daleko? I mówię tu wprost, pod potężnym zagrożeniem stoi w ogóle realizacja zadania Warszawa-Białystok na odcinku Warszawa-Tłuszcz. W związku z tym, że Polskie Linie Kolejowe się zaparły, a samorządy i miejscowe społeczeństwo jeszcze bardziej się zaparły. Chodzi o minimum dwa wiadukty na drogach wojewódzkich. Odbyła się cała seria spotkań przy współudziale samorządu województwa mazowieckiego i okazuje się, że racje samorządu odbijają się od racji kole-

jarzy, bo jedni twierdzą, że nie można nic zrobić, a drudzy mówią, że pójdą do Komisji Europejskiej, bo się nie zgodzą na coś takiego, co jest tylko pararozwiązaniem. Możemy oczywiście udawać, że się nic nie dzieje. Możemy udawać, że w którymś momencie miejscowa społeczność uzna, że lepsza taka modernizacja tej linii, a nie inna, tylko jeżeli okaże się, że będą w swojej masie, a to już jest przesądzone i mówię to po spotkaniu z kierownictwem samorządu mazowieckiego, że będzie w tej sprawie wystąpienie, to przepraszam bardzo, tej inwestycji nie ma.

Druga taka inwestycja bardzo istotna po zrobieniu łącznicy do Okęcia, którą się chwalimy z określonymi konsekwencjami i opóźnieniem, to linia radomska. Ta inwestycja jest w ogóle zagrożona, że się może nie rozpocząć w ogóle w tej perspektywie, a cóż dopiero rozliczona w tej perspektywie. Cieszyć oczywiście musi to, że rząd – i słusznie – a także spółki kolejowe i samorządy chcą ratować środki unijne poprzez projekty taborowe. Tak, tu widzimy bardzo wyraźnie nie tylko ze względu na statystyki, które kolega przewodniczący Tchórzewski podał. Tu jest wiele do zrobienia, ale też jest wielki sukces z punktu widzenia tego, że inaczej się jeździ i ludzie czują tę odnowę na kolei, kiedy mają szansę wsiąść do zdecydowanie lepszego pociągu.

Wielokrotnie też sygnalizowaliśmy tutaj w głosach od razu powiem, bo nie uprawiajmy partyjnej gry, ponadpartyjnego szacunku i sympatii, zrozumienia dla udziału kolei w przewozach nie tylko publicznych, mówiliśmy o tym, że priorytetem powinno być znalezienie pieniędzy nie tylko w przestrzeni rządu centralnego, ale i samorządu na projekty taborowe.

I teraz widzimy pewne konsekwencje z punktu widzenia rozwoju sytuacji przewoźników poszczególnych. Widać wyraźnie, że w układzie aglomeracyjnym wzrasta liczba pasażerów – mówię tu o przewozach pasażerskich, prawda? W obszarze poza układami metropolitalnymi i aglomeracyjnymi liczba pasażerów się kurczy i, uwaga, bankructwo jednego z przewoźników lotniczych niczego tutaj na tym rynku, jeśli chodzi o istotę problemu, nie zmieni. I też jest kwestia z punktu widzenia koordynacji działań, ale najbardziej dramatyczne może być to, że w wyniku trudnej sytuacji Polskich Linii Kolejowych, także tej ekonomicznej, w ogóle cały rynek zaczyna, może wytworzyć ten wirus zatorów płatniczych, niepewności co do przewidywań.

Na koniec zostawiłem sobie te wątki, bo to pewnie na kilkugodzinne wystąpienia ze strony każdego z członków Komisji Infrastruktury w tej dyskusji trzeba by było miejsca. Powiem tak: minęło już kilka miesięcy, mamy nowy zarząd, cieszymy się z tego, że zarząd zaproponował, żeby prywatyzacja PKP Cargo była nie branżowa, ale giełdowa z zapewnieniem pełnej kontroli Skarbu Państwa, cieszymy się z tego, że także poprzez stanowiska posłów, za co serdecznie dziękuję, nie nastąpiło zbycie jednej spółki kolejowej z udziałem Skarbu Państwa – mówię tu o Lotos Kolej, bo pewnie inwestor branżowy by kupił, a jeśli nie, to podstawiony inwestor kapitałowy, który by to przejął, ale tutaj oczekujemy klarownej, jakiejś jasnej, precyzyjnej polityki państwa w tym zakresie wyrażonej przez resort.

Sprawa fundamentalna to jest kwestia tego, co rząd zapowiada. Panie ministrze, nie da się tego ukryć, że troszeczkę tam w tej zapowiadanej ustawie, którą wzmiankowałem, są sygnały, które nas cieszą, czyli te preferencje dla taboru, ale są sygnały, które pokazują, że kosztem PLK chce się rozwiązać problem jednej z potencjalnych linii samorządowych. Przypomnę, że inne województwa kupowały to, co w tym planie państwo zamierzacie przekazać samorządowi. Jestem zwolennikiem tego, żeby wzmacniać zainteresowanie samorządów – mówię tu o kolei pomorskiej metropolitalnej – jestem zwolennikiem tego, żeby umacniać pozycję samorządu, który inwestuje w te kwestie, ale jeżeli ma się to odbyć kosztem PLK, które są w dramatycznie trudnej sytuacji, to mówię bardzo wyraźnie, z tym planem będziecie tu mieli wielki problem. Nie dlatego, że ja nie kocham SKM gdańskiej. Bardzo ją lubię, cenię, bardzo wysoko szanuję to, co zrobiły tam kolejne zarządy i kiedy jestem na Pomorzu, to widzę postęp, który tam po prostu następuje. Chciałbym więc bardzo, żeby resort w tej sprawie sprecyzował swoje plany, żeby one były bardzo czytelne i żeby pikanterii nie dodawał fakt, że kiedyś był minister z Łodzi, a teraz jest minister z Gdańska i mamy nieczytelne kryteria podejmowania decyzji.

Na koniec do kierownictwa PKP S.A. mam prośbę, żeby przedstawiło nam od czasu swojego powołania pomysł na funkcjonowanie PKP S.A. i drugie, żeby przedstawiło listę osób, które od tych czasów, kiedy państwo jesteście w nowym składzie, dołączyły do S.A. i na jakie stanowiska, żebyśmy mieli jasność, czy czasami za tym transferem, wymianą kadr, kontraktem nie poszło to, co nijak się ma z tymi zadaniami i celami, które my przed państwem postawiliśmy. Więc chciałbym, żeby to było czytelne, żeby to nie było przedmiotem listów, anonimów, protestów związków zawodowych. Z wielką uwagą dostajemy i czytamy prasę kolejarską, i tam jest dużo pikanterii na ten temat, więc lepiej przeciąć tego typu plotki i mieć czarno na białym, niż pozwolić na to, żeby to jątrzyło i środowisko i otoczenie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pani poseł Paluch, proszę.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chcę się skoncentrować na trzech tematach. Kwestia pierwsza to z oczywistych względów, panie ministrze, prywatyzacja PKL i zmian kadrowych w tej spółce. Uwaga pierwsza jest taka. Jeżeli spółka byłaby prywatyzowana przez giełdę, byłaby to jakaś przejrzystość, przezroczystość tej prywatyzacji, transparencja. Natomiast taka ścieżka prywatyzacji, na jaką żeście się państwo zdecydowali, władze spółki PKP, budzi poważne zastrzeżenia, bo w wypadku prywatyzacji przez giełdę trzeba zrobić prospekt emisyjny, musi to zobaczyć Komisja Nadzoru Finansowego. Jak widać, ostatnie przykłady z Amber Gold mówią, że jedyną instytucją państwową, która zadziałała, była właśnie KNF. Więc ja się z wielką … Trudno mi się zgodzić na taką prywatyzację, która jest mało przejrzysta, bo przypomnę, że to będzie tego typu prywatyzacja, że zostanie niejako ta ścieżka prywatyzacji potencjalnym inwestorom przedstawiona, zostaną przedstawione oczekiwania finansowe, czyli widełki cenowe za akcję kierowane do przyszłych potencjalnych inwestorów, będą robione zapisy na akcje i później będzie ta książka popytu na akcje i na jej podstawie będą przydzielane akcje. Krótko mówiąc, to będzie taka ścieżka prywatyzacyjna, która jest mało przejrzysta. I wszystkie znaki na niebie i na ziemi wskazują, że, po pierwsze…

Ponadto trzeba jeszcze jeden szczegół tutaj zauważyć – wykluczenie inwestorów, takiego akcjonariatu obywatelskiego, czyli szerokiego dostępu do akcji, bo jest bariera cenowa nałożona, to znaczy wyłącznie powyżej 50 tys. euro będą możliwe inwestycje. Czyli krótko mówiąc, szerokie rzesze chętnych, społeczności lokalne, nie mówię, że wyklucza, ale społecznościom lokalnym utrudnia, a zwykłemu zjadaczowi chleba zupełnie uniemożliwia wzięcie udziału w tej prywatyzacji. To jest pierwsza kwestia.

Jeszcze jeden element jest mianowicie taki, że wszystkie znaki na niebie i na ziemi wskazują, że to jest po prostu ułatwienie wrogiego przejęcia. Gdyby to była rzeczywiście w cywilizowanych warunkach prowadzona prywatyzacja, to ten potencjalny, jakiś strategiczny inwestor musiałby z załogą wynegocjować pakiet socjalny. Musiałby z samorządami lokalnymi wynegocjować zachowanie usług świadczonych w zakresie transportu linowego. Panie ministrze, ja panu przypomnę, że na – zresztą poruszałam to w interpelacji kierowanej w styczniu na początku tego roku do ministra – że właściwie cała południowa Małopolska, żyje i jej atrakcyjność turystyczna jest zbudowana na majątku spółki PKL S.A. Już nie będę wymieniała tych wszystkich miejscowości. To nie jest tylko Zakopane, to nie jest tylko Kościelisko, to nie jest tylko Szczawnica, to nie jest tylko Mosorny Groń i Krynica, to jest duża liczba miejscowości południowej Małopolski, na Podhalu na Sądecczyźnie w Beskidach, które swoją koniunkturę turystyczną i atrakcyjność oferty turystycznej zawdzięczają właśnie majątkowi PKL. I oto mamy taką sytuację w tej chwili, że samorządy lokalne mają sytuację utrudnioną, ewentualny inwestor, gdyby musiał negocjować w normalnej procedurze prywatyzacyjnej, negocjować nabycie jakiegoś większościowego pakietu akcji, musiałby się dogadać z samorządami lokalnymi i musiałby się dogadać z załogą, a ten sposób prywatyzacji, jaki państwo przyjęliście, powoduje tylko tyle, że akcjonariusz czy ewentualny nabywca akcji może je nabyć, może większościowy pakiet akcji nabyć bez żadnych zobowiązań, cichcem może interes zamknąć, a my będziemy, że tak powiem, zasilać grono bezrobotnych w południowej

Małopolsce, bo tak to się może skończyć. Panie ministrze, żadne zaklinanie się z pana strony, że tak nie będzie, po prostu nie jest dla nas tutaj wiarygodne. Mamy przykład działalności tego rządu w stoczni, mamy liczne przykłady po prostu nieodpowiedzialnego działania rządu, i oczekuję tutaj po prostu jasnych wyjaśnień, jak państwo macie zamiar z tej bagiennej, przepraszam za wyrażenie, sytuacji wyjść? To jest pierwszy aspekt.

Drugi aspekt, aktualny. Osiem dni temu czy dziesięć odwołano dotychczasowe władze spółki. Przypomnę, że dotychczasowy prezes zna spółkę, jak własną kieszeń. Wyprowadził ją, że tak powiem, na ludzi, potrafił inwestować, potrafił dogadywać się ze społecznościami lokalnymi, z sukcesem dokonano modernizacji kolei linowej na Kasprowy Wierch. To jest pomnik, że tak powiem, i materialne świadectwo tego, że polskie państwo w okresie II Rzeczpospolitej potrafiło prowadzić przemyślaną, dobrą, mądrą politykę wspierania walorów naturalnych rozsądnymi inwestycjami. To była właściwa polityka regionalna rządu II Rzeczpospolitej. To jest w końcu teren cenny przyrodniczo i pomimo takich utrudnień można było zrobić naprawdę w imponującym tempie modernizację tej kolei. Krótko mówiąc, już nie muszę dłużej uzasadniać mojej pochlebnej opinii o kwalifikacjach dotychczasowego zarządu spółki. I cóż się dzieje w trakcie prywatyzacji? Ano wyrzuca się dotychchczasowy zarząd spółki i bierze się jakichś dwóch panów znikąd. Już nie będę mówić, że jeden z tych panów występował, na razie jako świadek, w aferze hazardowej, ale jakież jest przygotowanie tychże osób? Ano żadne, proszę państwa, żadne. Więc w takiej sytuacji toczącej się procedury prywatyzacyjnej ci dwaj panowie, z całym szacunkiem, będą się poruszać, jak dzieci we mgle, bo nie mają bladego pojęcia o materii, którą im się przyszło zajmować, to znaczy o prowadzeniu spółki świadczącej usługi z zakresu transportu linowego. Więc ja, panie ministrze, pytam pana jednoznacznie i oczekuję dzisiaj odpowiedzi, jakie były powody zwolnienia dotychczasowych władz spółki? Oczekuję dzisiaj odpowiedzi jasnej i precyzyjnej z pana strony na moje pytanie. To tyle o PKL na razie.

Kwestia druga. Dworce kolejowe. Otóż, mam okazję korzystać, jako pasażerka, z dworca kolejowego Kraków Główny i z niemałym, że tak powiem, rozczarowaniem od wiosny 2012, czyli od końca maja, tuż przed Euro, zaobserwowałam absolutny bezruch, który się na tej inwestycji wtedy zdarzył. Jeszcze kiedy się jechało w kwietniu, w marcu, w kwietniu przez ten dworzec w trakcie budowy, to jeszcze była jakaś nadzieja, że w czasie tego nieszczęsnego Euro jakikolwiek, że tak powiem, standard ten dworzec osiągnie, ale teraz *Lasciate ogni speranza* (porzućcie wszelką nadzieję) – absolutna pustka. Zieją, panie ministrze, czeluści, w których miano zamontować schody ruchome, pasażer przeżywa na tym dworcu gehennę. Jeżdżę z ciężką walizką, w której wożę dużo papierów, laptop i te nieszczęsne niedziałające iPody. Więc, proszę państwa, z ciężką walizką człowiek musie się…, nie może skorzystać z windy, nie może skorzystać z ruchomych schodów, szarpie się z tą walizką z poziomu 0 na poziom -1. Zero handlu, nie da się kupić biletu, nie da się kupić wody, nie da się kupić czegokolwiek do zjedzenia na te trzy godziny drogi z Krakowa do Warszawy. Mówię tutaj o własnych odczuciach, to, co że tak powiem, odbieram jako pasażer tych pociągów. Więc mam pytanie krótkie i konkretne. Kiedy nareszcie zostaną zamontowane …, kiedy ten dworzec zostanie zintegrowany z transportem miejskim? Z trzech tuneli jest tylko jeden szczęśliwie – tłok taki, że się nie da tamtędy przejść. I taka sytuacja trwa, dzięki Bogu, sześć miesięcy, proszę państwa, więc oczekiwałabym wiążącej i odpowiedzialnie podanej informacji, kiedy ta inwestycja zostanie zakończona i kiedy się skończy droga przez mękę pasażerów?

I kwestia ostatnia, chociaż uważam ją za niezmiernie ważną. Te słynne 1.200.000 euro, o których realności, a właściwie absolutnym braku realności przeniesienia z priorytetu siedem na sześć mówimy tutaj od półtora roku czy prawie że od dwóch, czyli od momentu, kiedy się ten pomysł pojawił. Otóż, panie ministrze, pani minister, odkąd jestem członkiem Komisji Infrastruktury, czyli od lata 2009, regularnie raz na kwartał państwa tutaj pytam o skuteczność kontraktacji i o realność wydania w terminie tych pieniędzy, które mamy w Programie Infrastruktura i Środowisko na priorytety transportowe. Krótko mówiąc, chciałbym tutaj uzyskać jasną odpowiedź pani minister odpowiedzialnej za tę sferę zagadnień, ponieważ szczęśliwie kończy się rok 2012, to jest przedostatni rok perspektywy finansowej 2007-2013, wszystkie zasady n+2, n+3 są nam

znane, i pani minister, proszę nam tu powiedzieć, jak pani widzi realność wydania tej kwoty, którą mamy tutaj na priorytet „transport przyjazny środowisku", czyli na projekty kolejowe? Po pierwsze, jaki jest procentowy poziom kontraktacji alokacji środków, którą żeśmy tutaj mieli przewidzianą? I jak pani widzi realność wydania tej kwoty w terminach i czy państwo już przedsięwzięli jakieś środki wobec Komisji Europejskiej, jakieś negocjacje, jakieś, że tak powiem, próby uzgodnienia, że Komisja Europejska popatrzy przez palce na to, że Polska w terminie tych pieniędzy nie wyda, bo na moje, że tak powiem, nie kolejowe, tylko lekko inżynierskie oko nie ma możliwości w terminie i zgodnie z zasadami wydania tych pieniędzy. Proszę o jasną odpowiedź, czy jakieś działania w tym zakresie są prowadzone, ile zostało pieniędzy zakontraktowanych w stosunku do alokacji środków przewidzianych i kiedy te pieniądze zostaną wydane z korzyścią dla Polaków? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Klepacz, proszę.

**Poseł Witold Klepacz (RP):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, przede wszystkim odniosę się do tego pisma, odpowiedzi pana ministra, które otrzymaliśmy w materiałach, która dotyczy wniosku Klubu Poselskiego Ruch Palikota na temat informacji dotyczącej planowanej likwidacji tysięcy kilometrów linii kolejowych należących do PKP PLK. Panie ministrze, nas ta pańska odpowiedź absolutnie nie satysfakcjonuje, bo pan po prostu w tej odpowiedzi zrobił unik. Po prostu informuje nas pan na początku tego pisma, że resort nie podjął żadnych decyzji w tym zakresie, natomiast w następnej części tej odpowiedzi pisze pan o tym, że trwają jakieś prace studialne, które mają przygotować optymalizację sieci, czyli jest przygotowywane opracowanie, z którego będzie wynikało, jakie zostaną w tym zakresie złożone propozycje dotyczące likwidacji linii kolejowych. Chcielibyśmy dowiedzieć się czegoś bardziej szczegółowego na ten temat, bo widocznie jakieś informacje jednak wyciekły, bo prasa o tym pisała, i jest duży niepokój i dlatego żeśmy składali ten wniosek, aby takie informacje otrzymać. Natomiast otrzymaliśmy wyjaśnienie, które jest typowym unikiem i po prostu brakiem odpowiedzi. Tak kwalifikuję tę odpowiedź, to pismo, które żeśmy od pana otrzymali.

To nie jest pierwszy unik w wykonaniu pana, panie ministrze, gdyż dwukrotnie też zostały odwołane spotkania zwołane z inicjatywy – tu już przechodzę na teren mojego okręgu, regionu – zwołane z inicjatywy wojewody śląskiego. Miał pan minister spotkać się z Wojewódzką Komisją Dialogu Społecznego na temat sytuacji – dwukrotnie, dwukrotnie, powiedziałem na samym początku – na temat sytuacji Przewozów Regionalnych, po przejęciu przewozów przez Koleje Śląskie.

Już nie będę mówił, jaka jest sytuacja w PLK, bo o tym mówili przedmówcy, dlatego generalnie moja wypowiedź będzie zdecydowanie krótsza, bo uwzględnia czy konsumuje już to, co już do tej pory zostało powiedziane. Kiedy więc pan minister planuje spotkać się z nami w województwie śląskim, aby tę sytuację omówić? Zresztą też skierowałem w tej sprawie do pana ministra interpelację. Niepokoją nas też zmiany organizacyjne, które przedsięwziął nowy zarząd PKP S.A. Ten zarząd jest trzyosobowy, ale do tego dochodzi dwadzieścia departamentów, zdecydowanie wyższe płace, niż dotychczas były wypłacane. Wydaje mi się, że … Uważam, że utrzymanie takiej struktury będzie generowało zdecydowanie wyższe koszty i czy rzeczywiście przy reorganizacji, przy tych zmianach organizacyjnych o to właśnie chodziło?

I teraz dwa jeszcze bardzo szczegółowe pytania dotyczące inwestycji. Mamy trasę Katowice-Kraków, po której pociągi jeżdżą z bardzo małymi prędkościami, gdyż ta linia jest przewidziana do modernizacji. Na tej trasie w tej chwili ruch pociągów został jeszcze bardziej, czas przejazdu pociągów został jeszcze bardziej wydłużony, gdyż dokonano demontażu jednego toru i trakcji na odcinku Jęzor-Jaworzno-Szczakowa. Jazda odbywa się po jednym torze. Czas przejazdu do Krakowa z Katowic wydłużył się do trzech godzin i nie są prowadzone żadne prace inwestycyjne. Więc chciałbym się dowiedzieć, co PKP zamierza, co ministerstwo zamierza robić na tym odcinku, który już od dawna domagał się, wymagał modernizacji i usprawnienia po prostu ruchu pasażerskiego. Jest do pew-

nego stopnia skandalem, żeby pociągi pasażerskie poruszały się z prędkością 30 km na godzinę w XXI wieku. Jakie są plany dotyczące dworca PKP Jaworzno-Szczakowa na tej trasie? Czy ten dworzec będzie remontowany i modernizowany? To również kolejne pytanie, jakie zadaje panu ministrowi. Bardzo konkretnie i bardzo proszę o konkretną odpowiedź. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Racki, proszę.

**Poseł Józef Racki (PSL):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w 2011 r. została podpisana umowa współpracy pomiędzy PKP PLK i miastem Łódź. Spółka zobowiązała się do przebudowy stacji Łódź Fabryczna, umożliwiając przez to włączenie dworca Łódź Kaliska poprzez linię średnicową. I moje pytanie brzmi: Czy trwają prace i na jakim etapie są i ewentualnie przewidywany termin zakończenia budowy tej linii średnicowej? I drugie pytanie. Czy dworzec Łódź Kaliska, dworzec w Kaliszu w tym roku zacznie … Czy na dworcu kaliskim w tym roku będzie prowadzony remont? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan poseł Rzońca, proszę.

**Poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, chciałem zapytać się o tę deklarację pana ministra Nowaka z tych spotkań różnych, które miały miejsce, jak one są realizowane? Na przykład była taka wypowiedź pana ministra, cytuję: „spółek kolejowych jest za dużo". Co się w tej sprawie dzieje? Albo inna wypowiedź: „powinna nastąpić standaryzacja działań na kolei". Co zrobiono w tym zakresie? Dalej, kolejna wypowiedź: „potrzebna jest zmiana mentalności kolejarzy". O co tu chodziło w tych pytaniach, w tych zapowiedziach, bo myślę, że kolejarze zawsze byli bardzo patriotyczni i bardzo tutaj odpowiedzialni, więc nie wiem, o jaką mentalność? O taką mentalność, żeby dotarło do kolejarzy polskich, że wszystko jest złe, nic nie należy chronić tego rynku wewnętrznego, raczej trzeba ich przygotowywać na sprzedaż wszystkiego, co jest na kolei? Na czym to polega, ta standaryzacja i ta zmiana tej mentalności? Tu też wyczytałem, że pan minister zapowiadał, że PKP jest właścicielem prawie 100 tys. nieruchomości w Polsce o wartości 2.000.000 tys. zł. Stąd pomysł Funduszu Nieruchomości PKP. Chcę się zapytać, czy jest taki pomysł dalej Funduszu Nieruchomości PKP? Czy w ogóle się o tym dyskutuje? To jest jakby taka pierwsza grupa pytań.

Druga to jest taka. Mianowicie, czy jest jakakolwiek dyskusja o tym, żeby przekazać samorządom województw tory kolejowe: drugorzędne, trzeciorzędne? Taki pomysł kiedyś był. Czy dyskutuje ktokolwiek o tym, bo one podlegają totalnej dekapitalizacji? Minister interesuje się oczywiście magistralami. Samorządy mają środki unijne jakieś i one tam, jak mogą, to inwestują, a jednak ważne strategicznie linie, na przykład wiodące w stronę przejść granicznych kolejowych, są po prostu zdezelowane totalnie. Myślę tu o linii 106, 108. Chciałbym więc wiedzieć, co w tej materii ministerstwo myśli, tym bardziej, że na przykład słyszę, że są pieniądze nie do wykorzystania, będzie taka sytuacja, że być może pieniądze nie będą wykorzystane. Czy czasem nie należałoby pomyśleć o tym, żeby tu je wykorzystać?

Kolejne pytanie trzecie jest takie. Trwa debata w tej chwili nad stawkami dopłat do torów, które oczywiście, te stawki, będzie ustalała spółka PLK. Jakie tu jest podejście ministra, bo oczywiście PLK może wysolić takie stawki, które położą na łopatki innych przewoźników i będzie państwo w państwie miało po prostu wojnę między kolejarzami między spółkami kolejowymi?

Następnie też czytamy i słyszymy różnego rodzaju opinie dotyczące prywatyzacji pewnej części Grupy PKP. Wobec tego mam pytanie takie: kto ewentualnie interesuje się, jeśliby nastąpiły te prywatyzacje, kto najbardziej interesuje się – zapewne do ministerstwa czy do służb państwa polskiego docierają informacje – kto najbardziej interesuje się zakupem tych części Grupy PKP, nazwę to ogólnie. Czy są niemieccy, prawda, rosyjscy

czy inni inwestorzy? To jest bardzo istotne. Powinniśmy myślę na ten temat dyskutować. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję. Pan poseł Szmit, proszę.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo ministrowie, szanowni goście, może zacznę od takich kilku pytań, które mam do pana ministra. Otóż, szanowni państwo, w tym materiale, który otrzymaliśmy do analizy i do dzisiejszej dyskusji, tak naprawdę można odnieść wrażenie, że kolej w Polsce działa właściwie bez konkurencji, że tak naprawdę działa i będzie działała, bo tak zawsze było i zawsze tak będzie. Otóż, szanowni państwo, dzisiaj jest tak, że każdy, kto jest klientem, kto chce korzystać z transportu, zastanawia się, przykładowo z mojego Olsztyna, czy jechać koleją, czy jechać samochodem, czy jechać autobusem? Bierze się kilka parametrów: czas, wygodę, bezpieczeństwo, i niestety na dzisiaj, a przecież nie od wczoraj na ten temat dyskutujemy, kolej tę konkurencję po prostu przegrywa. I odpowiedź na to pytanie jest tak naprawdę najważniejszą odpowiedzią, jaką oczekujemy od osób, które są odpowiedzialne za kolej. W jaki sposób kolej chce wygrywać walkę konkurencyjną?

Wracając do Olsztyna, jeżeli dzisiaj najkrótsze połączenie, jeżeli chodzi o czas podróży, to jest 3 godziny 35 minut – 200 km, to nie ma to szans z transportem kołowym. Może się też okazać, że nawet po modernizacji linii, jeżeli czas przejazdu nie spadnie zdecydowanie, to wówczas mimo poniesionych ogromnych nakładów na linię, ale też ewentualnie i na tabor, okaże się, że nadal konkurencyjnie to będzie ciągle za mało. Podobnie jeżeli zanalizujemy od strony przewozów towarowych. Czy rzeczywiście jest świadomość tego, że kolej musi konkurować z transportem drogowym, transportem lotniczym? Jeżeli chodzi o kolej w Polsce, to przynajmniej nie musi, może jakimś niewielkim stopniu konkurować z transportem wodnym, gdyż w Polsce transport wodny jest w ogóle już tak zaniedbany, że rzeczywiście tutaj już nawet konkurencji nie stanowi już chyba dla nikogo. A niedobrze, że tak się dzieje tak w ogóle, jeżeli chodzi o interes państwa.

I wreszcie problem, który szczególnie z punktu widzenia Polski Wschodniej jest niezmiernie istotny. Wiele z przymiarek, które dotyczyły likwidacji linii kolejowych, bądź te, które się już odbyły, przede wszystkim odbijały się na Polsce Wschodniej, a więc na tych terenach, które tak naprawdę tej kolei najbardziej potrzebują. W związku z tym pytanie, czy w tych przygotowanych rozważaniach – a na pewno jest tak, że ministerstwo daje pewne wytyczne do planów, których jeszcze nie ma tak, jak tutaj usłyszeliśmy, że do końca one nie są sprecyzowane – czy będzie chroniony interes Polski Wschodniej, jeżeli chodzi o dostęp do linii kolejowych, do transportu kolejowego? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Polaczek, proszę.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście, zacznę trochę miej typowo, bo mam takie pytanie z gatunku podstawowych i elementarnych do pana ministra. Jest pan minister jedną z niewielu osób w ekipie rządowej i w sektorze kolejowym, która z tą koleją jest związana od wielu lat i jest pan cenionym ekspertem. Dokonano bardzo wielu zmian personalnych w ostatnich miesiącach, które są odwrotnością od tego, co wielu z nas by oczekiwało, ale tą kwestią elementarną jest w przypadku takiej dyskusji, jak dzisiaj, obecność jednak kluczowych osób, które powinny pojawić się w Sejmie, tym bardziej, że nigdy, co najmniej od pół roku, jeśli się nie mylę – proszę ewentualnie o sprostowanie – się nie pojawiły. Mam pytanie do pana ministra, jaką pan ma władzę w obrębie sektora kolejowego? Czy może pan minister ma władzę polecić prezesowi PKP S.A., żeby po raz pierwszy od kwietnia, od 11 kwietnia, od powołania, zjawił się na Komisji Infrastruktury? Ma pan taką władzę, panie ministrze? Czy pan prezes PKP S.A., nie wiem, został odwołany w międzyczasie, czy jest jakieś nadzwyczajne wydarzenie, o którym my nie wiemy dzisiaj? Co się stało po prostu? To posiedzenie zostało przesunięte już z innego terminu, także chcielibyśmy w tych

dokumentach, które są dostarczone do Komisji Infrastruktury, widzieć jednak tę eksplozję energii i pomysłów ludzi, którym się płaci miesięcznie 50 tys. zł albo 70 tys. zł. I to nie jest, bym powiedział, jeden czy tylko dwa przypadki. Cieszymy się, że jest po raz chyba, nie wiem, pierwszy może, czy jeden z pierwszych pan prezes Polskich Linii Kolejowych, ale dlaczego nie ma szefa grupy? W sytuacji takiej, w której … Słucham? A nie ma, tak? To przepraszam, pomyliłem. To tym gorzej jest.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę kontynuować. Nie przepraszaj, po prostu go nie ma.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Po prostu, gdybym wcześniej się zorientował, to bym zgłosił formalny wniosek o zamknięcie tego posiedzenia. Powinniśmy się rozejść, pójść do domu. Ta dyskusja nie ma sensu. Odzwierciedleniem tego stanu, który widzimy, jest ten dokument, który mamy. Nie ma tam nic specjalnie ekscytującego. Ale tutaj miała nastąpić, panie ministrze, jakaś zmiana. Może zadaję niezręczne pytanie. Czy ma pan władzę jako wiceminister transportu, podsekretarz odpowiedzialny za sektor kolejowy zaprosić, polecić prezesowi PKP S.A., żeby na takim posiedzeniu był obecny, ewentualnie podać powody tej nadzwyczajnej nieobecności w sytuacji takiej, w której omawiamy aktualną sytuację w Grupie PKP S.A.? Ja ten mechanizm rozumiem, dlaczego takich osób: jednego czy drugiego, nie ma, bo ma pan nietykalne święte krowy, które zostały powołane za gigantyczne środki na kontraktach i przez ostatnie miesiące nie zaprezentowały czegokolwiek i państwo musicie się jeszcze z tego dzisiaj tłumaczyć razem z panią wiceminister. To jest jakiś elementarz, od którego powinniśmy zacząć jakąkolwiek dyskusję.

Właściwie mógłbym na tym poprzestać, ale korzystam z okazji, żeby jeszcze zadać wyłącznie dwa proste pytania do pani prezes Wasiak, bo pani prezes, która była pełniąca obowiązki szefa PKP S.A., prywatyzowała PNI, mogłaby ewentualnie pani prezes tutaj panom posłom z Komisji Infrastruktury udzielić jakiejś zwięzłej informacji, co z inwestycjami realizowanymi przez PNI, która ogłosiła upadłość?

Pytanie ostatnie do pana ministra Massela. Dlaczego nie rozpoczęto jeszcze realizacji tych inwestycji, gdzie państwo już rozstrzygnęli postępowania przetargowe? Tutaj mam na myśli inwestycje na E59, na E75, na Lokalnym Centrum Sterowania Łuków. Czy jest to związane z jakimiś ograniczeniami w zakresie finansowania tych inwestycji? Gdyby pan minister ewentualnie udzielił nam jakiejś rzeczowej tutaj informacji w tej sprawie? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Cycoń.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Ograniczam się z tym wnioskiem formalnym przez szacunek dla pana ministra z tych względów, że nie ma tutaj szefa PKP S.A., który się nie pojawił od kwietnia w parlamencie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan przewodniczący Adamczyk.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

A pan poseł Cycoń?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Nie ma.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Nawiązuję do pytania pana posła Jerzego Polaczka. Mimochodem, ponieważ pytanie przygotowałem już w międzyczasie, może się ono wydać tak na pozór trochę infantylne. Panie ministrze, jak wygląda pan prezes Karnowski? Panie ministrze, a tak zupełnie poważnie, to jakie są plany pana prezesa Karnowskiego, prezesa Grupy PKP S.A.? Czy pan minister nie uważa, że polska racja stanu cierpi na tym, kiedy minister zastępuje prezesa Grupy PKP S.A. na kolejnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury? Ja już nie

pytam, jak się czuje prywatnie pan minister Massel, zastępując prezesa Karnowskiego. A tak przy okazji pytanie: gdzie jest obecnie, gdzie się teraz znajduje pan prezes Karnowski? Panie ministrze, gdyby się znajdował w Japonii, to proszę odpowiedzieć, czy jest tam służbowo czy prywatnie dzisiaj? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pani poseł Pierzchała.

**Poseł Elżbieta Apolonia Pierzchała (PO):**

Dziękuję bardzo. Myślałam, że to pytanie zostanie być może zadane przez posłów, i panu ministrowi go nie zadałam, ale chciałabym jednak konkretnie zapytać o inwestycje na E30 na tym odcinku Jęzor-Kraków w związku z upadłością PNI, która, wiemy, była w konsorcjum z PKP Energetyka. Co będzie ze spółką PKP Energetyka, która miała być przygotowywana do prywatyzacji? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jako pierwszy z gości zgłosił się pan prezydent Miętek, proszę bardzo.

**Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Leszek Miętek:**

Dziękuję bardzo. Ja bardzo krótko. Mam też kilka pytań. One może zabrzmią dziwacznie, bo tutaj słyszałem, parlamentarzyści też w głowę zachodzili, że są pewnego rodzaju dziwaczne, dziwaczne rzeczy się dzieją. Rzeczywiście tak jest, bo ja wczoraj byłem świadkiem, kiedy też dostałem informację, że to po konsultacjach z walnym zgromadzeniem w PKP S.A. została przyjęta strategia bez postawionych celów. Mnie w Warszawskiej Szkole Zarządzania uczono, że strategia jest robiona dla realizacji celów, bo to jest narzędzie, droga, którą należy dojść, natomiast w PKP mamy przyjętą strategię bez postawionych celów, przede wszystkim celów mierzalnych i wymiernych, na przykład, że wszelkiego rodzaju zmiany… Bo ja jestem w stanie zrozumieć wszystko, bo tak, jak któryś tutaj z parlamentarzystów mówił, że pan minister Nowak mówił, że trzeba tę kolej odkolejnić, czy jakoś tam ucywilizować i tak dalej, przychodzą ludzie z zewnątrz i mogą robić różne rzeczy, których sami kolejarze może nie rozumieją, ale muszą powiedzieć, że tego typu zmiany i działania mają doprowadzić do czegoś, do utrzymania pozycji na rynku przewozów towarowych, do utrzymania pozycji na rynku przewozów, a wczoraj mnie uświadamiano, że na przykład jednym z celów, takich może niemierzalnych, jest to, żeby w PKP Intercity można było bilet zamówić 90 dni wcześniej albo żeby były czyste pociągi. Jeżeli to jest cel biznesowy firmy, to przepraszam bardzo również w głowę zachodzę i reklamację do uczelni swojej będę składał, jak oni mnie uczyli, bo moim zdaniem w firmie, jaką jest spółka PKP S.A., celem strategicznym jest biznes. Jest biznes! Jest to, żeby na kolej przychodziło więcej klientów, więcej towarów, żeby cash'u więcej zarobić, a żeby ich więcej ściągnąć, to trzeba to zamawianie biletów zrobić, żeby było czysto, żeby był uśmiechnięty. To nie są cele strategiczne, tylko to jest droga dojścia do celu strategicznego – zrobienia biznesu. Przyznam się szczerze, ja bym te wszelkie zmiany zrozumiał, gdybym miał te cele postawione, ale po konsultacjach z walnym przyjęto strategię taką, gdzie celów strategicznych mierzalnych nie ma i ja tego nie jestem w stanie zrozumieć.

To jest jedna rzecz, którą się chciałem podzielić, ale moje zadziwienie ekonomiczne i biznesowe w ostatnich dniach jest jeszcze bardziej takie skołatane, bo nie ma akurat pana posła Piechocińskiego i chciałbym go zachęcić, żeby pierwszą swoją wizytę z Komisją Infrastruktury, może nawet można wyjazdową Komisję Infrastruktury zrobić, ale ja bym bardzo serdecznie prosił z panem ministrem finansów, bo oto doświadczyłem na ostatnim szczycie kolejowym, któremu przysłuchiwał się również pan minister Massel, doświadczyłem argumentacji takiej, że zdolności biznesowe kierownictwa Kolei Śląskich powodują, że ta spółka stanie się swoistym *perpetuum mobile*. Ja mówię bardzo poważnie, bo może się tym pan minister Rostowski też zainteresuje, bo jak kolej funkcjonowała i funkcjonuje, to na przykładzie chociażby Kolei Mazowieckich widzimy, że aby ta kolej funkcjonowała ku zadowoleniu podróżnych tak, jak jest to na Mazowszu, to od powstania spółki Koleje Mazowieckie trzeba było, urząd marszałkowski zwiększył pięciokrotnie nakłady na spółkę. To są największe potoki podróżnych. Bo jak były

tu Przewozy Regionalne, to województwo mazowieckie płaciło 40.000 tys. zł na realizację przewozów. Na przyszły rok zgodnie z tym, o czym była mowa na szczycie kolejowym, ma to być 253.000 tys. zł. Proszę zobaczyć, pięciokrotnie zwiększone nakłady, największa ilość podróżnych. Natomiast na Śląsku to przyjechał reprezentant zarządu i on powiedział tak, że oni ograniczą środki pobierane z urzędu marszałkowskiego, bo sam pan marszałek mówi o tym, że już jest pod ścianą, bo nie ma pieniędzy, a oni mówią, że ograniczą. Ale za to nie mają taboru, więc go w całej Europie leasingują – typów, serii jest kilkanaście i tak dalej. I jeszcze mówią, że zwiększą o 30% pracę przewozową, a każdy chyba z parlamentarzystów siedzących w tej Komisji wie, że w pociągu Przewozów Regionalnych nawet jakby było 120% zapełnienia, to i tak więcej jak 80% zwrotu za ten pociąg się nie dostanie, a oni chcą ograniczyć koszty, zwiększyć o 30%, poprawić jakość i tak dalej. To jest rzeczywiście do zbadania *perpetuum mobile*, bo tam są też zaangażowane publiczne pieniądze.

To tak z tych zadziwień moich takie rozterki mam. Chciałbym, żeby mi to ktoś wyjaśnił, natomiast również bardzo mnie osobiście, również jako członka Rady Nadzorczej PKP S.A., nurtuje pewna rzecz. Bo ja nie bardzo umiem się znaleźć i tak naprawdę nie mam żadnych sygnałów od pana ministra, którego podobno czuje się narzędziem, bo rada nadzorcza jest narzędziem ministra, w zasadzie jakie są plany w stosunku do tego PKP S.A.? Bo ja w jednym miesiącu w ciągu dwóch tygodni słyszałem z jednych ust, że ta Grupa PKP S.A. ma się jednoczyć z ramach umownego holdingu, a z drugiej strony, że będzie realizowana ustawa o komercjalizacji i prywatyzacji, i ta mamusia już taka stara, jak wszystko sprzeda, to umrze i będą w końcu te spółki funkcjonowały bez PKP S.A. Przyznam się szczerze, że nie wiem, w jakim kierunku idzie, bo raz jest taki sygnał, raz taki sygnał, a co więcej – i tu jest moje pytanie konkretne, którego się tak troszeczkę boję – czy planowane jest wprowadzanie nowych haraczy na spółki Grupy PKP w postaci opłat korporacyjnych? Bo się nieoficjalnie, ale coraz głośniej mówi, że w zastępstwie tych czynszów dzierżawnych, które były pobierane, w tej chwili będą pobierane opłaty korporacyjne od spółek Grupy PKP, a myślę, że to by był deska do trumny tych spółek, bo dzisiaj niestety – i to szanowne panie posłanki i posłowie wiedzą doskonale – na skutek mocno rozbudowanego i przeciągającego się z różnych przyczyn, bo można by było tu godzinami mówić, procesu inwestycyjnego w Polskich Liniach Kolejowych niestety przewoźnicy ledwo zipią. Bo niestety nie przewidziano, projektując modernizację, żadnych odszkodowań dla przewoźników za pogorszenie standardów przewozu. I niestety dzisiaj mało kto się zdecyduje, żeby pociągiem jechać z Warszawy do Gdyni 7 czy 8 godzin. Jak będzie remontowana linia z Krakowa do Przemyśla, to tam się rozważa w ogóle zawieszenie ruchu pociągów Intercity, bo sensu nie ma, bo nikt tam nie pojedzie. A odszkodowań na to nie ma. Wiele razy powtarzałem, i oby moje słowa się nigdy nie sprawdziły, jeżeli tak dalej pójdzie, to spółka Intercity nie doczeka końca modernizacji linii kolejowych, nie doczeka. Już mamy na dzień dzisiejszy chyba 1,2 tys. rozkładów jazdy w spółce Intercity. Kolejarze gubią się w tym, jak mają pociąg prowadzić, a ja już nie wiem, w głowę zachodzę, znowu moje zdziwienie olbrzymie, jak podróżny wie, na którą na ten pociąg przyjść, jak codziennie zmiana rozkładu, zmiana rozkładu i tego typu rzeczy.

Wreszcie chciałbym zwrócić uwagę, bo niestety też tutaj było podnoszone, Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego w Katowicach, która się nie odbywa i tak dalej. Mam pytanie. Jak rząd, jak parlament, który jest również współautorem ustawy o usamorządowieniu przewozów regionalnych, widzi rozwiązanie problemu przewozów regionalnych? Na samorządy nałożono obciążenia realizacji przewozów regionalnych, nie dając za tym odpowiednich pieniędzy? Marszałkowie już nie mają, z czego brać, i za namową moim zdaniem podpowiadaczy z boku starają się dzisiaj pożar gasić benzyną, bo oni uciekają w wojewódzkie spółki indywidualne od przewozów regionalnych, ale te spółki z natury rzeczy utraty korzyści będą jeszcze gorsze. To tak, jakby gasić pożar benzyną. Mam pytanie, czy jest w ogóle jakiś pomysł, jak tę sprawę załatwić? Przede wszystkim jak dokończyć proces usamorządowienia i całkowicie oddłużyć, bo nie zostały oddłużone Przewozy Regionalne, stąd niestety wielkie takie były – tutaj pytanie – wielkie kłopoty spółki PLK, bo tam zadłużenia są przeogromne i myśmy wpadli w jakąś matnię, a nie-

stety szczyt kolejowy, który miał dać rozwiązania w obszarze przewozów regionalnych pasażerskich w Polsce, w ogóle stał się totalnym fiaskiem. Ostatnie spotkanie szczytu oprócz tych herezji ekonomicznych, które były wygłaszane, nie dały żadnej odpowiedzi. Wobec powyższego pytam, bo tam na odpowiedź na to pytanie na Śląsku czeka około 2 tys. ludzi, którym się dzisiaj mówi, że będą zatrudniani przez agencję pracy tymczasowej, niektórzy po likwidacji zakładu śląskiego Przewozów Regionalnych. Co im odpowiedzieć? Jaki jest scenariusz i plan na Przewozy Regionalne? Co więcej, powołanie spółki Koleje Śląskie i likwidacja zakładu Przewozów Regionalnych – pytanie, kto ma za to zapłacić? Czy ma za to zapłacić samorząd z Olsztyna? Bo przecież to będą dodatkowe koszty likwidacji tego zakładu.

Informuję szanowne posłanki i szanownych posłów, że w dniu dzisiejszym stało się nieszczęście, którego na kolei nie było od wielu lat. Na skutek braku płatności przez marszałka województwa śląskiego za wykonywanie usług przewozowych na Śląsku ze względu na brak płatności w dniu dzisiejszym pracownicy nie dosyć, że dostali niedawno wypowiedzenia z pracy, to nie dostali wypłaty. Nie ma w dniu dzisiejszym przelewów, wypłat dla wszystkich pracowników Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych z tytułu takiego, że marszałek śląski nie zapłacił od 3 miesięcy za wykonywane usługi, a zarząd spółki nie podjął decyzji, ażeby skredytować to pieniędzmi z innych województw i dzisiaj ludzie nie dosyć, że mają wypowiedzenia, to jeszcze nie dostali wypłat, Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, rzeczywiście są zgłoszenia jeszcze ze strony naszych gości. W gronie Prezydium uzgodniliśmy dalszą strategię postępowania, jeżeli chodzi o nasze posiedzenie. Jest wiele wątków poruszonych, poczynając od strategii rządu, Grupy PKP S.A. i tak dalej. Te pytania państwo zadawaliście, pytania bardzo szczegółowe, dlatego też i tak, gdybyśmy chcieli uzyskać odpowiedź od pana ministra, to ona też nie będzie pełna z wielu powodów, bo też o 19.00 mamy następne posiedzenie Komisji, dzisiaj jeszcze jedno. Dlatego pozwolimy wszystkim się wypowiedzieć i będziemy kontynuować posiedzenie za dwa tygodnie. Taka jest propozycja Prezydium. Jeżeli nie ma sprzeciwu, to tak będzie właśnie. Widzę, że nie ma.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie przewodniczący, pod jednym warunkiem, że pan minister doprowadzi pana prezesa na posiedzenie Komisji za dwa tygodnie, pana prezesa Karnowskiego.

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

Przepraszam, czy w tej sprawie mogę się wypowiedzieć? Przepraszam, ale …

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę bardzo.

**Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:**

Ponieważ ruszono tę kwestię, to jednak chciałbym ruszyć. Czytam zaproszenie, które otrzymałem na to spotkanie, że „przewodniczący Komisji zaprasza na posiedzenie, które odbędzie się w dniu takim a takim. Porządek dzienny: informacja ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat …”. Czy gdzieś jest tu mowa, że wymagany jest udział prezesa PKP? Zostałem zaproszony jako przedstawiciel ministra wspólnie z koleżanką. Przyszliśmy, żeby odpowiedzieć na pytania Wysokiej Komisji. Natomiast, żeby móc odpowiedzieć kompetentnie – przepraszam – są z nami przedstawiciele spółek Grupy PKP: pani prezes Wasiak z zarządu PKP S.A., pan prezes Wołowiec z zarządu Polskich Linii Kolejowych. Pytania dotyczyły dworców i linii kolejowych. Są to osoby, które są w stanie na te pytania odpowiedzieć. Więc dopasowaliśmy reprezentację do tematyki. Nie było powiedziane, że ma przyjść ta czy inna osoba. Potraktowaliśmy sprawę merytorycznie i w związku z tym, przepraszam, przypomina mi to mówienie proboszcza, który narzeka, że wierni nie chodzą na mszę, ale mówi do tych, co przyszli.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. W takim razie na pewno … Znaczy tak, zaproszenie do prezesa zostało oczywiście skierowane, żeby była jasność, do wszystkich prezesów również spółek zależ-

nych od PKP S.A. Nie będziemy tutaj decydować z kolei za prezesa PKP, którzy z prezesów spółek zależnych od PKP przychodzą na Komisję, chyba że Komisja zażyczy sobie spotkania z którąś ze spółek zależnych. To jest oczywiste. Tak też może się stać. W końcu te spółki czy bezpośrednio, czy pośrednio są we władaniu Skarbu Państwa.

Natomiast jeżeli chodzi o przyszłe posiedzenie, to na pewno dostosujemy i dołączymy do tego punkt związany ze strategią PKP S.A. i będziemy bardzo prosić pana prezesa Karnowskiego, żeby uczestniczył w posiedzeniu Komisji.

Pan Wiesław Stypiński, proszę bardzo.

**Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego „Solidarność 80", Wiesław Stypiński:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, chciałbym zadać pytania w kontekście informacji o fizycznej likwidacji linii nr 34, 35, linii 36. Przypomnę, linia nr 36 to jest linia Ostrołęka-Małkinia styczna z linią Warszawa-Białystok-granica państwa na wschodzie, linia nr 35 to jest odcinek pomiędzy Ostrołęką a Szczytnem styczny z linią nr 219, czyli dalej do Gdyni, i linia 34 to jest odcinek z Ostrołęki do Łap. Panie ministrze, tak duże cięcia na terenie Polski Wschodniej, o której wspominał zresztą poseł Rzońca, uważam, że są jak najbardziej niezasadne. Przecież całkowicie zwijamy tę szczątkową infrastrukturę, która na tym terenie jest naprawdę bardzo rzadka, szczególnie jeżeli chodzi linię 34, linia ta została w ostatnich miesiącach wyremontowana za sumę chyba 11.000 tys. zł i w tej chwili pojawia się informacja o fizycznej likwidacji takiej linii. Panie ministrze, uważam, że powinniście państwo bardziej przyjrzeć się. Wystarczy popatrzyć na mapę kolejową infrastruktury i zobaczyć, jaka gęstość jest występowania linii na tym terenie. Jak ma się rozwijać ten region, ta Polska B, jeżeli robimy takie ruchy i likwidujemy linie, które są praktycznie jedyną możliwością dotarcia do tych miejscowości?

W kontekście budowy bloku energetycznego w Ostrołęce, który miał powstać, miała rozpocząć się budowa, niestety, Energa na razie odstąpiła, ale nie powiedzieli tego przedstawiciele Energi, że odstępują definitywnie od tego pomysłu, także mamy mimo wszystko w regionie nadzieję, że ta elektrownia powstanie. Uważamy, że jak najbardziej zasadne jest utrzymanie tych linii. Panie ministrze, w tej chwili przy elektrowni w związku z tym, że ostrołęcka elektrownia jest modernizowana i zgodnie z tymi dyrektywami unijnymi zużywa dużo tych paliw alternatywnych stoi dziennie po 40-50 tirów z tego względu, że linia nr 35 do Szczytna, skąd w większości te paliwa są sprowadzane, jest zamknięta. Także bardzo proszę o ponowne przeanalizowanie tej kwestii.

Sprawa następna, panie ministrze. Uważam, że powinniśmy – mówiliśmy to bodajże na poprzednim posiedzeniu Komisji Infrastruktury – zwiększyć chyba ilościowo czy dać większe uprawnienia Urzędowi Transportu Kolejowego. Jest w tej chwili na torach naprawdę taka wolna amerykanka. Faktycznie firm, które mają licencję na prowadzenie przewozów jest ponad 90. Z tego, co ostatnio uzyskałem informacje od znajomego z Urzędu Transportu, pracuje w tej firmie około 200 osób. Uważam, że na 90 licencjonowanych przewoźników stu kilkudziesięciu pracowników Urzędu, z których pewnie kilkudziesięciu ma tylko uprawnienia i ma jakie takie pojęcie o tym, jak należy kontrolować przewoźników, to uważam, że to jest zdecydowanie za mało. Dziękuję, to tyle. Bardzo dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan Aleksander Motyka, proszę bardzo.

**Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka:**

Dziękuję bardzo. Ja mam krótki pytania. Dobrze, że jest przedstawiciel zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, bo w większości jest to zarząd po zmianie, i też trudno dostać się do pana prezesa. Krótkie pytanie. Po ilu tysiącach kilometrów linii państwo chcą prowadzić ruch pociągów, bo różne historie krążą o zawieszaniu ruchu o zamykaniu linii?

Następnie, co z bezpieczeństwem na kolei? Upłynęło kilka miesięcy od katastrofy pod Szczekocinami, kolejny dyżurny ruchu jest zatrzymany, był koncert życzeń, były punkty, które pan minister Nowak oficjalnie ogłosił. Co w tym temacie jest zrobione? Nic! Poszło polecenie na zakłady, dalej się robi oszczędności, likwiduje się stanowiska wieloosobowe, czynności dodaje się dyżurnym ruchu. Mało tego, jest tutaj pan prezes UTK, jeżeli te

czynności się dodaje dodatkowe, wnioskowałem na nadzwyczajnej komisji: proszę bardzo nam zapisać w regulaminie technicznym posterunku, kiedy i w jakim czasie ten pracownik ma wykonywać. Nikt tego do dnia dzisiejszego nie zrobił. Po prostu, jak się stanie coś, prokurator przychodzi: miał pan zrobić, nie ma dyskusji.

Następna sprawa jest … Mam tutaj pytanie do pana ministra lub do pani prezes. Co z Funduszem Własności Pracowniczej? Na mocy ustawy z 8 września 2000 r. o restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP powstał Fundusz Własności Pracowniczej, a więc ze sprzedaży majątku PKP, na który pracowały pokolenia, 15% miało iść na Fundusz Własności Pracowniczej. Część majątku przekazano: przekazano Koleje Mazowieckie, przekazano Przewozy Regionalne, teraz chce się przekazać majątek SKM. Na pytanie – na szczycie kolejowym pan minister był obecny – do pani prezes Przewozów Regionalnych, co pani zrobi z majątkiem po likwidacji Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych 1 stycznia 2013 r., pani prezes odpowiedziała, że majątek sprzeda. A na pytanie, czy 15% pójdzie na Fundusz Własności Pracowniczej, nie, nie pójdzie. Mam pytanie tutaj do Komisji Infrastruktury, ponieważ myśmy jako związek wnioskowali, żeby zmienić poprawki do tej ustawy, żeby te 15% było ze sprzedaży i z przekazania, wtedy strona rządowa zapewniała, że jeżeli ten majątek przekazany będzie sprzedany, to 15% pójdzie na Fundusz Własności Pracowniczej. Co z tym Funduszem Własności Pracowniczej? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Stanisław Stolorz.

**Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Stanisław Stolorz:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowne panie i panowie posłowie, może nie będę się już powtarzał: to, co mówili moi przedmówcy, nie będę tutaj mówił o negatywnych, jeżeli chodzi o sprawy prywatyzacyjne, nie będę mówił o szczycie kolejowym, o fiasku. Boję się, że dzisiaj znowu przegadamy następną Komisję. Myślę, żeby tak nie było, panie przewodniczący, żebyśmy nie przegadali, żebyśmy rozeszli się z konstruktywnymi wnioskami. Myślę, że trzeba by tutaj zwrócić uwagę rzeczywiście na bezpieczeństwo, bo w tym temacie rzeczywiście po ostatnich wydarzeniach nic się nie robi, nic się nie dzieje. Zapewnienia pana ministra Nowaka były. Myśmy je przyjęli w dobrej wierze, ale na dzień dzisiejszy po prostu nie ma pomysłu, co dalej, i jak do tego podejść.

Następna sprawa. Kontrakty wieloletnie na utrzymanie, Mówiliśmy tu wielokrotnie o kontraktach wieloletnich. Jeżeli tych kontraktów wieloletnich nie będzie na utrzymanie, to mimo, że będziemy robić inwestycje, to tam, gdzie zrobimy inwestycje, sieć będzie się dalej…, po prostu będzie degradacja i będziemy mieć taki efekt, jak mieliśmy przed budową infrastruktury, czyli przed inwestycjami.

Opłata dworcowa. Mówiliśmy tu wielokrotnie o opłacie dworcowej. W strategii ona też jest zawarta. Również zawarta jest umowa usług publicznych i dlatego myślałem, że będzie dzisiaj pan prezes, żeby bardziej sprecyzował, co ma na myśli i jak zamierza to realizować, dlatego, że pewne rzeczy powinny być zrealizowane ustawowo – mówię tu o umowie o usługach publicznych – bo jeżeli nie będzie tutaj przyzwolenia Wysokiego Sejmu, to nie wiem, jak należy to zrobić.

Następna sprawa. Nieruchomości, Mówiliśmy tu wiele o nieruchomościach. Mówiliśmy tu wiele o dworcach. Już nie będę mówił, że jako kolejarze organizujemy pikietę, bo to jest sprawa też bardzo ważna dla nas, dla naszego środowiska, gdzie ostatnie uprawnienia się nam zabiera, czyli ulgi przejazdowe, również zabiera się emerytom, którzy pracowali naście lat i dzisiaj to akurat środowisko ma największe pretensje do nas związkowców: „co wy robicie?!”, a my na to nie mamy wpływu dlatego, że twierdzi się, że to były uprawnienia socjalistyczne, a wiemy, że tak nie było, bo to marszałek Piłsudski jeszcze nadał kolejarzom. Tak, to jest przeżytek socjalistyczny, jak niektórzy tu twierdzą, a to marszałek Piłsudski nadał, więc …

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Też był socjalistą.

**Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP Stanisław Stolorz:**

Też był socjalistą, ale może innego typu. Potem wysiadł z tramwaju na przystanku „Niepodległość" i później był … Między innymi kolejarze się do tego przyczynili, ale nie będziemy mówić tu o historii, mówmy o przyszłości i mówmy o rozwiązywaniu problemów.

Jesteśmy również zaniepokojeni częstymi zmianami kadrowymi. Jesteśmy również zaniepokojeni tak, jak tutaj panie i panowie posłowie mówili, częstymi zmianami kadrowymi. My te zmiany odczuwamy na własnej skórze. Wiemy i nie mamy się z kim kontaktować. Dialog społeczny w dużej mierze jest zatrzymany, gdyż stawia się nam duży opór. Tutaj nie spotykają się z nami do końca prezesi. Nie ma czasami z kim rozmawiać. Nie będę mówił o takich rzeczach, że ostatnio nawet został jeden z członków Rady Nadzorczej z ramienia pracowników odwołany za nieetyczne zachowanie. Nie wiem, na czym ono miałoby polegać, nieetyczne zachowanie. Ja też się boję, bo jestem członkiem Rady Nadzorczej PKP S.A. i też może tutaj z kolegą Leszkiem będziemy odwołani za nieetyczne zachowanie. Nie wiem, na czym to ma polegać? Proszę? Może za głupie pytania zadawał. Może tak było, ale ja w to nie wnikam. W każdym bądź razie też bym prosił o wyjaśnienie tych spraw.

I tak samo prywatyzacja i tworzenie tak zwanej Grupy PKP. Było to poruszane, ale jeżeli z tego, co się dowiedziałem, mamy tworzyć i budować nowy budynek, bo Szczęśliwicka prawdopodobnie pójdzie do sprzedaży pod młotek, więc nie wiem, co w przyszłości będziemy robić, skoro mówimy o prywatyzacji i o sprzedaży. Więc czym ta grupa ma się zajmować w przyszłości, też chcielibyśmy się dowiedzieć?

Rzeczywiście urodziła się w bólach strategia, w której posiadaniu jestem. Akurat tak szczęśliwie się może składa, ale ta strategia jest oceniona już przez kolegę mojego Leszka, która rzeczywiście nie zawiera wiele elementów. Tu są jakież życzenia powypisywane czy jakieś inne rzeczy, które, nie mają czasu, nie mają wymiaru finansowego, … Można powiedzieć, że ta strategia jest długofalowa i tylko tyle, i aż tyle. Bo tak to wynika. Chciałbym, żeby panowie posłowie, panie posłanki i panowie posłowie zapoznali się z tą strategią. Ja wiem, że ten materiał, który państwo dostaliście jest materiałem okrojonym, znaczy się okrojonym: tam tylko o dworcach było. Ja tego nie mogę przekazać dlatego, że mógłbym być posądzony, że nie zachowuje tajemnicy przedsiębiorcy, więc niech Komisja sobie zażyczy ten materiał i niech po prostu na następne spotkanie Komisja się z nim zapozna i wtedy rzeczywiście będzie merytoryczna dyskusja pomiędzy zarządami. A zawsze był taki dobry zwyczaj, że zarządy PKP i spółek zależnych uczestniczyły w pracach Komisji i wymieniały się doświadczeniami. Panie i panowie posłowie mogli zadawać pytania i byliśmy na bieżąco informowani, co się dzieje w dużym przedsiębiorstwie, jakim jest PKP S.A.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jerzy Oleszak, proszę.

**Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Jerzy Oleszak:**

Dzień dobry państwu. Jerzy Oleszak, jestem przedstawicielem Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, czynnym dyżurnym ruchu zatrudnionym w Zakładzie Linii Kolejowych w Sosnowcu. Takie uwagi, jeśli chodzi o materiał, który otrzymaliśmy przed rozpoczęciem posiedzenia Komisji, a między innymi jeśli chodzi o pismo Ministerstwa Transportu. Panie ministrze, ja wiem, że pan sam pism nie przygotowuje, bo ma pan od tego pracowników, ale wydaje mi się, że musiałby pan zmyć komuś głowę, kto to panu przygotował i podsunął do podpisania. Już mówię dlaczego. Ostatnie zdanie dotyczące firmy McKinsey, tej nieszczęsnej firmy doradczej, z którą, Boże broń, żeby się ktoś jeszcze stykał. Piszecie tutaj państwo w piśmie, że spółka PKP PLK, działając w oparciu o przepisy prawa handlowego ma dowolność w wyborze współpracujących firm. Otóż, to jest nieprawda. Firma McKinsey wykonywała analizę przedprywatyzacyjną spółki Cargo i pracowała na zlecenie spółki PKP S.A. i w ramach tego zlecenia PKP S.A. jak gdyby nasz zarząd spółki został w dużym cudzysłowie zobowiązany albo przekonany, może to ładniej będzie brzmiało, bardziej parlamentarnie, bo jesteśmy tu w parlamencie jednak, do tego, żeby zawarła umowę z firmą McKinsey, żeby ta dokonała analizy części materiału potrzebnego PKP S.A. Więc proszę, żeby osoba, która to przygotowywała nie

przerzucała odpowiedzialności za to, przepraszam za wyrażenie teraz, dziadostwo, które zostało zrobione przez tą firmę na zarząd PLK. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz. Bardzo mnie niepokoi informacja mówiąca o tym, że brak szczegółowych jeszcze opracowań i tak dalej, że pracuje się nad wdrożeniem wybranego scenariusza, procedura konsultacji będzie uruchomiona, przy czym w nawiasie jest takie zdanie, że koszty tej kolejnej restrukturyzacji między innymi PLK będą pokrywane ze środków wygospodarowanych z działalności operacyjnej. Szanowni państwo, my mamy od wielu, wielu lat, od 1998 r., od kiedy tak naprawdę to nie restrukturyzacja, ale rozwałka przedsiębiorstwa PKP się rozpoczęła, mamy bardzo przykre doświadczenia z takimi stwierdzeniami, że środki zaoszczędzone z działalności operacyjnej, bo generalnie kończy się zawsze na tym, że te środki są oszczędzane na pracownikach, na systemach bezpieczeństwa i w ogóle na pracy. I to mamy na co dzień. Państwo są o tym informowani. Byliście informowani, co się dzieje, w jakich warunkach ludzie pracują, jak się ich zatrudnia i tak dalej. Czasami to my już nie wiemy, gdzie pracujemy.

Sprawa poprawki do ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP dotycząca spółki SKM. Państwo już o tym tutaj wspominali. Ja przekażę opinię środowiska kolejarzy, tych zwykłych pracowników, którzy tam też o tym słyszeli, że to jest po prostu skok na kasę. Fundusz Kolejowy został powołany w konkretnym celu i ten cel z tego Funduszu nie jest realizowany, natomiast systematycznie co rusz wprowadza się do ustawy o Funduszu Kolejowym poprawki z potrzeby chwili i tak: a to pieniądze poszły gdzieś tam na tabor, a to gdzieś tam pieniążki poszły (związane to było z usamorządowieniem Przewozów Regionalnych), a teraz się dowiadujemy, że z Funduszu Kolejowego – ma być kolejna poprawka do ustawy – i z Funduszu Kolejowego sfinansujemy prezent dla samorządu województwa pomorskiego. Tak to odbierają kolejarze.

Linia 250 poza tym jest linią, można by powiedzieć, wręcz strategiczną dla działalności spółki PLK, więc sam pomysł przekazania tej linii do samorządu jest naszym zdaniem niedorzeczny, natomiast może spowodować poważne perturbacje w przypadku jakichkolwiek kłopotów ruchowych tam na miejscu. Poza tym koledzy z Pomorskiego obawiają się, że stuprocentowe usamorządowienie spółki SKM może doprowadzić do tego samego, do czego doszło na Śląsku, mianowicie do likwidacji zakładu przewozów regionalnych, bo w 100% samorządowa spółka może rozwijać swoją działalność, i bardzo dobrze, niech rozwija, bo to jest jedna ze spółek, która lepiej chyba funkcjonuje, natomiast może się skończyć tym, że zacznie przejmować przy błogosławieństwie marszałka województwa może zacząć przejmować rynek przewozów pasażerskich na terenie województwa pomorskiego i koniec.

Jeśli chodzi o spółkę Koleje Śląskie, to chciałbym zapytać, czy jest możliwość, czy państwo macie możliwość spowodowania jakiejś kontroli działalności tego typu, bo – zwracam się do pani poseł Pierzchały, kolejarz doświadczony; zakład przewozów regionalnych na Śląsku to było można powiedzieć jej dziecko, bo od samego początku pani poseł się tym zajmowała – czy jest możliwe pani poseł przejechanie trasy z Katowic do Kołobrzegu za 46 zł? Bo ja twierdzę, że nie. Uważam, że to jest działanie dumpingowe. To był po prostu zwykły dumping, reklamowy, ot tak rzucony. Za 46 zł nie ma szans, żeby elfem przejechać do Kołobrzegu i z powrotem, a tyle kosztował bilet na całą trasę.

Już tak tytułem tak jakby może troszkę, żeby rozluźnić atmosferę, tu jeden z posłów mówił o dworcu w Kaliszu. Otóż, proszę państwa, jak funkcjonują spółki przewożące pasażerów? Otóż, na dworcu w Kaliszu – taką mam informację z wczoraj – pojawił się komunikat, ponieważ tam są kasy biletowe nieczynne, pojawił się komunikat, że najbliższa kasa Intercity rozpatrująca reklamacje dotyczące biletów i zwrotów za niewykorzystane bilety znajduje się w Koninie. Życzę powodzenia. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Tadeusz Gawin, proszę. … Pan Tadeusz Gawin, proszę.

**Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Automatyki i Telekomunikacji PKP Tadeusz Gawin:**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, na dzień dzisiejszy sytuacja prywatyzacji spółki TK Telekom budzi duże zaniepokojenie załogi. Uzyskaliśmy informacje właścicielskie takie, że w załączniku do umowy sprzedającego znalazł się zapis, że spółki nie wiąże pakiet socjalny, w nawiasie pakiet gwarancji pracowniczych jak również nie udzielono wiążących zgód korporacyjnych wymaganych do skutecznego przejęcia pakietu socjalnego (pakietu gwarancji pracowniczych). Prywatyzacja się toczy, natomiast tak, jak w przypadku Polskich Kolei Linowych wygląda na to, że chce się pracowników tej spółki wyrolować, delikatnie rzecz mówiąc. Dlatego jesteśmy mocno zaniepokojeni. Może dojść do poważnych działań. Zgadzam się z wypowiedzią ministra Massela przekazaną przez media, że niedostatecznie jest zabezpieczony interes zarządcy infrastruktury kolejowej przy prywatyzacji spółki TK Telekom. I w dalszej wypowiedzi mówi, że trudno by było na dzień dzisiejszy zatrzymać tę prywatyzację. Gdyby koleje niemieckie kilkanaście lat temu miały takiego mądrego ministra, to pewno by nie sprywatyzowały swojej spółki telekomunikacyjnej, którą po prywatyzacji po 4 latach odkupiły z powrotem, bo stwierdziły dopiero wtedy, że ten interes rzeczywiście nie jest właściwym zabezpieczeniem infrastruktury kolei niemieckich. Dlatego mam pytanie takie. Dlaczego z uporem maniaka dąży się do prywatyzacji tej spółki? I drugie. Czy nieobecność na różnych spotkaniach prezesa Karnowskiego jest spowodowana tym – ponieważ też takie informacje otrzymaliśmy, że prezes Karnowski z nikim niczego nie podpisywał, w związku z tym jego rzeczywiście nic nie wiąże – czy nie jest to powodem, nieobecność na spotkaniach, powodem takim, że będąc na spotkaniu złożyłby jakieś oświadczenia, zobowiązania i musiałby ich dotrzymać? Czy to nie jest powodem? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. I poprosimy pana przewodniczącego Wiesława Pełkę. Proszę.

**Wiceprzewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Wiesław Pełka:**

Wiesław Pełka z Solidarności. Ja może zacznę też, ponieważ Tadeusz mówił o prywatyzacjach, to mnie, mówię, na dźwięk słowa usamorządowienie i prywatyzacja zaczynam mieć dreszcze. To, co zrobiono z usamorządowieniem Przewozów Regionalnych, to jest, tak kolokwialnie mówiąc po młodzieżowemu, obciach albo jeszcze gorzej. Przepraszam bardzo, jesteśmy w Sejmie Rzeczypospolitej i czy państwo, panie posłanki, panowie posłowie zauważyli, że o podstawowym transporcie kolejowym nie ma ani mowy, ani słowa na ten temat, bo praktycznie jest to poza jurysdykcją zarówno Sejmu jak i ministra. Dla mnie największy wstyd, jaki przeżyłem, to jak minister Grabarczyk z sejmowej trybuny mówił, że on nic nie może w tej kwestii. Jak posłowie się pytali, dlaczego nie można tu dojechać, czy tu dojechać, bo są zamykane, bo kasy nie ma, „ja nie wiem, bo ja nic nie mogę". Nie, to jest naprawdę obciach. To jest jedno, usamorządowienie.

Teraz kolejne, prywatyzacje. Sztandarowy przykład, kolega z PNI tutaj obok mnie siedzi. Pierwsza spółka sprywatyzowana. Komu? Potentatowi na rynku europejskim. Budimex. Jak ja słyszę, że prezes Budimexu, Blochem, mówi o tym, że on nie wiedział, w jakiej sytuacji jest PNI, to już naprawdę, nie wiem, czy śmiać się, czy płakać. Potężna firma działająca na rynku europejskim, gdyby chciała, to by policzyli włosy, ile przewodniczący Kur ma na głowie. Przy dzisiejszych wywiadowniach, cudach nie widach, a to nie było tajne. A jak mogła PNI dobrze wyglądać, jeżeli ustawa o zamówieniach publicznych mówi, że wygrywa ten, kto przedstawi najniższą cenę? To przepraszam, że tu do waszego ogródka troszeczkę, ale, mówię, nie może być tak, że tym determinantem jest najniższa cena, że przetargi idą po 40-50% ceny kosztorysowej. Przecież to nie ma możliwości. Stąd Ministerstwo Rozwoju Regionalnego ma oszczędności miliardowe, bo przecież nie idzie to w tory, tylko oszczędności są. Przecież my byśmy chcieli, żeby za 80% ceny kosztorysowej były tory wychuchane i wydmuchane, porządnie zrobione, a nie oszczędności, a później próby aneksów, a jak nie, to upadłość firmy. I to jest rzeczywiście makabra.

A teraz kolejne dotyczące Telekomunikacji Kolejowej. Tu Tadeusz zaczął. Przepraszam, ale tak: 1 kwietnia 2011 r. Zespół Trójstronny do Spraw Kolejnictwa i mini-

ster infrastruktury oświadcza, że nie podejmie decyzji prywatyzacyjnej na podstawie ustawy bez zawartego paktu gwarancji pracowniczych. To jest jedno. Później zapewnienie kolejne od ministra, nawet tu jest z 5 kwietnia. A co my mamy? Tu jest pismo przewodniczącej Solidarności do pana prezesa Karnowskiego, zresztą przewodniczący Rynasiewicz dostał…

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Otrzymaliśmy.

**Wiceprzewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność" Wiesław Pełka:**

I jest: załącznik nr 5 do oświadczenia, zapewnianie sprzedającego, w rozdziale – Pracownicy, o poniższej treści: „Spółki nie wiąże pakiet socjalny, w nawiasie: pakiet gwarancji pracowniczych, jak również nie udzielono wiążących zgód korporacyjnych wymaganych do skutecznego przyjęcia pakietu socjalnego, w nawiasie: pakietu gwarancji pracowniczych". No więc przepraszam, w żywe oczy chce się orżnąć pracowników? Tu w PNI był pakiet pracowniczy, który wypowiedziano po pół roku (nowy właściciel), gdzie już nie ma takich zapewnień, żeby zrealizowali. A tutaj? Sprzedający, czyli PKP S.A. zapewnia, że nie ma wiążących zgód korporacyjnych, a pracownikom i związkom się mówi, że oczywiście bez pakietu gwarancji nie tego… Ja chcę się dowiedzieć, kto kłamie? Tu dokładnie, kto kłamie? Jeżeli to są…

Kolejna sprawa to są prywatyzacje a majątek. Od dawna dopominamy się, żeby przed prywatyzacjami, przepraszam, zapaliłem się za mocno – to między innymi dotyczy też tej spółki Telekomunikacja (Tadeusz wspominał o Niemcach) infrastrukturalnej – żeby ustalić, co jest infrastrukturą kolejową, co jest infrastrukturą kolejową, żeby nie było, że PLK chce ją wziąć, ustalić, że to ma być własność Skarbu Państwa. I prosimy o jedno – to być może dziwnie zabrzmi – że Związki Zawodowe się dopominają w Polsce, powołując się na rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 851/2006 z 9 czerwca 2006 r., o określenie, co to jest infrastruktura – niech to przejdzie na skarb Państwa, dopiero prywatyzować spółki. Bo żeby właśnie się nie okazało, że będzie nas to drogo kosztować. Już PLK przeżyła taką sprawę. Doprowadzono, nie waham się powiedzieć przez PKP S.A, a konkretnie nawet przez jednego człowieka, który był wtedy szefem Rady Nadzorczej, do upadłości spółki tak zwanej mostowej. I co się stało? Syndyk posprzedawał oczywiście i odciążniki od mostu nabył prywatny właściciel spod Częstochowy i nie wiem, czy nie do tej pory spółka płaci mu dzierżawę. To jest praktycznie renta dożywotnia, bo tego nie można… Co miesiąc za te… Tak samo możemy tutaj, że sprzedamy Telekomunikację i okaże się, że i części niezbędne do prowadzenia ruchu kolejowego, i trzeba będzie odkupić, tylko tyle, że on zapłaci milion, a my zapłacimy trzydzieści. I to będzie właśnie podejście biznesowe, oczywiście biznesowe dla tego, kto kupi.

Teraz kolejna sprawa. Restrukturyzacja w PLK. Oczywiście, bo wszyscy się domagają restrukturyzacji, tylko na miłość boską, tu już dzisiaj była dzisiaj wymieniana, nie to, co wymyśliła firma McKinsey, bo to, ja przepraszam bardzo, że też wrócę do takiego sformułowania z wojska. Nie jest to brzydkie sformułowanie, ale kto był w wojsku, to wie, że często oficerowie i podoficerowie używali, że wojsko to nie fabryka szczotek. Na miłość boską, kolej to nie jest fabryka szczotek, a McKinsey do tego tak podchodzi, jak do fabryki szczotek. Mamy tutaj wykaz linii kolejowych i pan poseł z Olsztyna – Olsztyn-Ełk do zamknięcia, oczywiście nie mówiąc o tych łącznicach, które ze względów bezpieczeństwa powinny być zachowane, ale jest tu ileś… Ja rozumiem, bo tutaj pewnie, ja rozumiem, zaraz, co padnie z drugiej stronny, że oczywiście to są tylko propozycje. Tak, tylko że te propozycje jeżą włos na głowie kolejarzom. Straszne rzeczy. Jeżeli padają takie propozycje, albo takie propozycje, że oczywiście taką spółką, jak fabryką szczotek, można zarządzać z jednego miejsca, jak PLK. Oczywiście, że różne rzeczy można, tylko pewnych rzeczy na pewno się nie da.

I teraz jeszcze jedno. Zabrakło mi tu oczywiście – przepraszam bardzo, bo ja nie poseł – ale w tej informacji … Też uważam, że to nie za bardzo jest, jeżeli dzisiaj mamy październik, a informacja jest z 23 sierpnia. I na przykład to, że w tym miesiącu odbędzie się pikieta przed zarządem PKP S.A., o czym już wspominał Staszek Stolorz, więc sprawa rzeczywiście może być ważna, a praktycznie kumuluje się w tej chwili na Szczęśliwicach.

A dla mnie już kuriozum rzeczywiście jest sprawa poruszana wcześniej przez Leszka dotycząca czynszów czy tam tych opłat korporacyjnych. Ja nie wiem, to, że spółki kolejowe wynajmują od PKP S.A. pomieszczenia, to tylko dlatego, że im się każe, bo ceny na zewnątrz są dużo mniejsze niż w PKP S.A. Wszystkie by poszły ze względów biznesowych. To ze względów biznesowych nie opłaca się być w budynkach PKP S.A. Ja bym się wcale nie zdziwił, jak PKP S.A. od siebie by nie wynajmowało, tylko poszłoby na tańsze, a to na Szczęśliwicach wynajęło, bo to ze względów biznesowych pewnie by się opłaciło. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. I ostatni głos. Pan poseł Marian Cycoń, proszę.

**Poseł Marian Cycoń (PO):**

Dwa krótkie pytania. Pierwsze, to dworzec kolejowy w Nowym Sączu. Nie będę opisywał, w jakim stanie technicznym on jest, ale jest tam tragedia. Druga sprawa dotycząca linii kolejowej Kraków-Podłęże. Rozmawialiśmy. Piekiełko – inwestycja, która się pojawia do roku 2030. Czy jest jakakolwiek szansa, że ona w tej implementacji na 2014-2020 …

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Marian, jeżeli możesz, weź mikrofon bo nie będą cię słyszeć, wiesz? Bliżej mikrofon.

**Poseł Marian Cycoń (PO):**

Chodzi o linię kolejową Kraków-Podłęże-Piekiełko. Czy jest szansa, że znajdzie się ona w implementacji 2014-2020. I drugie o dworzec kolejowy w Nowym Sączu. Nie będę opowiadał, jak ten dworzec wygląda. Czy tam dokumentacja techniczna jest, czy są przeszkody na tory konserwatora czy inne? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Dzisiejsza Komisja można powiedzieć, że to jest tylko burza mózgów i to pewnie z tego powodu, że faktycznie w zasadzie w tej kadencji Sejmu tak naprawdę to jest pierwsze posiedzenie Komisji, które jest poświęcone sprawom kolejowym. Zresztą też, żeby wyjaśnić po moich rozmowach i z panem ministrem Nowakiem i z panem prezesem Karnowskim też tak ustaliliśmy, że ten czas jakiś tam, który jest potrzebny na to, żeby przygotować ewentualne podejście do problemów kolejowych, powinien być dany. My ten czas, uważam, jako Komisja daliśmy. Ale po dzisiejszym posiedzeniu trzeba wyraźnie stwierdzić, że mamy nad czym pracować, bo tu jest wiele wątków, które się pojawiły w trakcie tej dyskusji, bardzo wiele wątków. Myślę, że Prezydium też się musi zastanowić nad tym, w jakiej kolejności będziemy poszczególne sprawy procedować i pewnie będziemy się w tych sprawach kolejowych po prostu spotykać bardzo często. Ja wszystkim naprawdę bardzo dziękuję za…

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Panie ministrze, to nie jest głos polemiczny, to jest stwierdzenie pewnych faktów. Otóż, przyjęliśmy takie standardy w Komisji Infrastruktury, że kiedy debatujemy nad sprawami związanymi z transportem lotniczym, to odpowiedni wiceminister czy minister przychodzi na posiedzenie Komisji z szefami portów lotniczych, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, PAŻP i tak dalej. Jeżeli rozmawiamy do drogach, to jakby standardem jest, że odpowiedni minister jest wspierany przez dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i tak dalej i tak dalej. Stąd też kwestia pewnej interpretacji nie powinna mieć tutaj miejsca. Minister przychodzi z szefami instytucji, o których sprawach debatujemy na posiedzeniu Komisji. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze raz wszystkim dziękuję za tą ożywioną dyskusję, za wszystkie wyjaśnienia. Myślę, że będziemy mieć okazję się spotkać już niedługo i kontynuować. A w jakiej kolejności, to oczywiście, panie ministrze, przekażę informację, jak my to będziemy widzieć, jak byśmy chcieli po prostu. Dziękuję bardzo. Dobrego wieczoru.